В.
67912

ТОДОР ПАРУШЕВ

МОРСКОТО СТОПАНСТВО НА БЪЛГАРИЯ
1918-1944

ЗОГРАФ

Тодор Парушев

МОРСКОТО СТОПАНСТВО НА БЪЛГАРИЯ

1918–1944

Дар от автора

И У - Варна
D 2002/00492

30.10.2002 г

Книгоиздателство „Зограф“

Б 67912 338/091 (497.2 663.51 (1192-2) [illegible]

С благодарност към:

Иван Бодев, управител на „Сцикотех“ ЕООД
Валентин Спасов, управител на „Georges Lagarde“
Евгени Тодоров, директор на ОББ–клон Варна

Georges Lagarde
MARQUE DEPOSÉE

Инв. №
Икономически университет
Варна

© н.с. д-р Тодор Парушев Тодоров – автор
© Книгоиздателство „Зограф“, 2002 г.

Научен консултант: *проф. д-р на ист. науки Елена Стателова*
Рецензенти: *проф. д-р на ист.н. Любен Беров*
ст.н.с. д-р на ист. науки Вл. Даскалов

СЪДЪРЖАНИЕ

Увод 5

ПЪРВА ГЛАВА. Пристанищното дело в България (1818–1944 г.) 10

- Първи параграф. Изграждане на морската пристанищна мрежа на България 11
- Втори параграф. Експлоатация и товарооборот през морските ни пристанища 27

ВТОРА ГЛАВА. Морското корабоплаване на България за периода 1918–1944 г. 46

- Първи параграф. Създаване и дейност на БТПД до 1944 г. 48
- Втори параграф. Развитието на частното, кооперативното и държавното корабоплаване до 1944 г. 71
- Трети параграф. Морското корабоплаване на балканските страни 81

ТРЕТА ГЛАВА. Полагане основите на съвременното корабостроене и кораборемонт в България през периода 1918–1944 г. 93

- Първи параграф. Утвърждаване на водещите позиции на държавния сектор в българското корабостроене 94
- Втори параграф. Участието на чуждия капитал в създаването на корабостроителни и кораборемонтни предприятия у нас до 1944 г. 113
- Трети параграф. Значението на частния и кооперативния сектор в развитието на малотонажното корабостроене 127

ЧЕТВЪРТА ГЛАВА. Експлоатация на морските ресурси и природни дадености на Черно море (1918–1944 г.) 150

- Първи параграф. Морският риболов на България 150
- Втори параграф. Солодобивът в крайморските ни езера 172
- Трети параграф. Морското курортно дело на България 176
- Четвърти параграф. Български изобретения за използване енергията на морските вълни и приливи 207

Заключение 210
Бележки 223
Библиография 238

УВОД

Морското стопанство има множество отрасли – като пристанища, корабоплаване, корабостроене и кораборемонт, рибарство, солодобив, морски курорти и други, всеки от които е играл важна и нарастваща роля във формирането и развитието на световното стопанство. Редица учени, историци, философи и социолози приемат тезата, че те са имали решаващо значение в развитието на човешката цивилизация. Така например руският социолог Мечников, живял през XIX век, отрежда на водната среда ролята на основен движещ фактор за развитието на обществото. В зависимост от особеностите на тази среда и от специфичните нужди за нейното овладяване и практическо използване той разделя историята на човешката цивилизация на три периода: „Речен“ (този, през който се формират древните култури около големите реки Нил, Тигър и Ефрат, Ганг, Хуанхъ и др.), „Морски“ или „Средиземноморски“ (през който корабоплаването, овладяно от финикийци, картагенци, гърци, римляни и византийци, стимулира развитието на търговията и взаимното обогатяване на различните култури, поражда нови стопански форми и връзки) и „Океански период“ (започналата с Колумбовото откритие история на най-новите цивилизации в Европа и Америка)[1].

И на съвременния етап немалко учени създават подобни теории за водещата роля на развитите морски държави в изграждането на съвременната цивилизация и отношенията между капиталистическата и социалистическата система. Така например германският учен Карл Шмит определя борбата между двете световни социални системи като борба между „морската“ (капиталистическата) и „континенталната“ (социалистическата) цивилизация. Според него шансовете за крайна победа са изцяло на страната на по-сполучливо ситуирания в географско отношение „морски свят“[2].

Трудно можем да възприемем подобни теории, свеждащи оценката за нивото на развитие на човечеството само до овладяването на географската среда – в случая морето и неговите ресурси. Но самият факт, че равнището на морското стопанство в отделните страни и дори в цели социални системи се приема като критерий при оценяването на тяхното цялостно развитие, ни показва неговата огромна роля за развитието на световното стопанство и култура. В крайна сметка прогнозата на германския учен за победа на „морската" (капиталистическата) цивилизация се потвърдиха от времето.

Ролята на морето в историческата съдба на нашия народ все още не е задоволително проучена. От оскъдните извори за историята на първата и втората българска държава се вижда, че тя не успява да се утвърди като морска сила в Черно море. Едва в последните десетилетия на XIV век при цар Иван Александър и Иван Шишман, както и при владетелите на Добруджа – Добротица и Иванко, започва да се развива българското корабостроене и корабоплаване.

Османското владичество откъсва българското черноморско крайбрежие от центровете на световната цивилизация, които през този период се изместват към Атлантическото крайбрежие на Европа. Черно море остава вътрешно море на империята с ограничено стопанско значение. Българското население по крайбрежието, за да се запази от унищожение и асимилация, се оттегля към планините. За столетия са ограничени връзките между българите и морето.

След Освобождението младата българска държава наследява слабо развито и примитивно морско стопанство, което се обслужва от инородното население, населяващо българското крайбрежие. Тя трябваше да решава два големи проблема. На първо място, да се развият и модернизират основните морски отрасли, за да се включат в народното стопанство. Второ, да се намерят най-правилните пътища към формиране на положителна нагласа сред българското население към овладяването и упражняването на морските професии. Този процес, който по различни причини е все още твърде бавен в края на XIX и началото на XX век, набира скорост едва в периода между двете световни войни.

В нашата историография все още няма цялостно изследване по проблемите на морската ни история. Липсва преценка за достигнатото до 1944 г. ниво на българското морско стопанство, както и значението му за стопанския живот на черноморския ни регион.

Сравнително по-добре е проучено развитието на отделните морски отрасли, като пристанищно дело, корабоплаване, корабостроене, рибарство, курортно дело, солодобив и др. Тези разработки са използвани в настоящото изследване.

Въпреки значителната по обем литература по въпросите на развитието на отделните морски отрасли, все още липсват по-задълбочени проучвания, в които да бъдат изяснени такива съществени въпроси като етапите в тяхното развитие, мястото им в стопанството на черноморския ни район и на страната, каква е структурата според собствеността на морското ни стопанство и др. Основна причина за това е сравнително слабото развитие на морското ни стопанство при капитализма и оттук – известно подценяване на неговото значение за обществено-политическото и икономическото развитие на страната. Особено е характерно това отношение за социалистическия период от развитие на нашата страна, когато изследванията по тези проблеми са далеч по-малко, отколкото трудовете до 1944 г.

От друга страна, издадената досега литература по въпросите на морското ни стопанство представлява полезно градиво и позволява неговото цялостно проучване.

В настоящото изследване авторът си поставя за цел да изясни недостатъчно проучените досега проблеми и страни от развитието на морското ни стопанство за периода от Първата световна война до 1944 г. По-важни са следните.

За първи път да се извърши цялостно проучване на развитието на морското ни стопанство за периода 1918– 1944 г. В хода на изследването да се даде отговор на неизяснените въпроси от нашата морска история като: 1. Кои са причините и мотивите за насочването на българското население от крайбрежието към упражняването на морски професии? 2. Какви са етапите на развитие на материално-техническата база на отделните отрасли през изследвания период? 3. До какво ниво на развитие достига нашето морско стопанство в сравнение с останалите балкански страни и развитите морски държави? 4. Какво е участието на държавата, частния и чуждия капитал във формирането на различните морски отрасли? 5. Какво е мястото и специализацията на черноморските ни селища в овладяването на морските дейности? 6. Какво е мястото на упражняващите морски професии в социално-икономическата структура на населението от Черноморския ни регион? 7. Какво е значението на морското ни стопанство за развитието на националното ни стопанство?

Изясняването на така поставените въпроси ще спомогне за по-пълното разкриване на някои важни аспекти от постепенното приобщаване на българския народ към морето и съществени моменти от развитието на народното ни стопанство до 1944 г.

Избраният подход на изследване е междудисциплинарен по своя характер. С оглед на по-пълното отчитане спецификата на морското ни стопанство е използван като цяло проблемно-икономическият подход. Същевременно при изследването на вътрешното развитие на отделните отрасли се прилага историко-хронологическият анализ. В хода на изложението се отделя внимание на провежданата политика от страна на българското правителство и общинските власти в региона.

Настоящият труд се опира на сравнително добре запазените архивни фондове на различните морски отрасли.

За изграждането и експлоатацията на пристанищата ценен източник са фондовете на Главна дирекция на българските държавни железници и пристанища и Дирекцията на водните съобщения – и двете към Министерството на железниците, пощите и телеграфите.[3] За дейността на отделните морски пристанища разполагаме с архивите на Пристанищното управление и Морска строителна секция– Варна[4], както и на Пристанищно управление и Морска строителна секция в Бургас.[5]

Цялостно са запазени и архивите на БТПД в ДА–Варна.[6] В тях се съхраняват протоколите на управителния съвет, а също и уставите, кореспонденцията и други.

Изцяло са запазени архивите на българските корабостроителни и кораборемонтни предприятия, създадени в морските ни селища до 1944 г. Във Варна – на държавната корабостроителница, Кораловаг и няколко частни и кооперативни корабостроителни предприятия.[7] В Бургас се съхраняват архивите на няколкото частни и кооперативни работилници, както и корабостроителницата в град Царево, собственост на Странджанския кооперативен съюз.[8] В запазените фондове се съдържат подробни данни за техническата съоръженост на предприятията, броя на заетите работници и специалисти, както и за обема на продукцията в стойностно отношение.

В архивите на Бургас и Варна се съдържат и материали за дейността на повечето риболовни кооперации, създадени през 20-те и 30-те години на нашето черноморско крайбрежие. По тях може да се проследят целите и съставът на риболовните кооперации, инвентарът, с който разполагат, уловът в отделните години.[9]

В Бургас са и архивите на солодобивните предприятия в Поморие и АД „Гларус“, организиране добива на сол от Атанасовското езеро.[10]

За състоянието на архивите за отделните отрасли има и издадени няколко каталога.[11]

Трудът съдържа четири глави, в които се изследват последователно най-важните отрасли на морското ни стопанство до 1944 г.: пристанища, корабостроене и кораборемонт, корабоплаване, експлоатация на морските ресурси и природни дадености за периода 1918–1944 г. За да се откроят по-ясно измененията, настъпили в този период, към всяка глава се изнасят кратки данни за развитието на отрасъла след Освобождението от османско владичество до Балканските войни.

ГЛАВА I

ПРИСТАНИЩНО ДЕЛО В БЪЛГАРИЯ (1918–1944 г.)

Водеща роля в морското стопанство на всяка страна играят пристанищата. Без построяването на безопасни и удобни пристанища не могат да бъдат развивани и останалите отрасли на морското стопанство като корабоплаване, корабостроене и риболов. Огромно е тяхното значение и за националната икономика. Те допринасят за съживяването на външната ѝ търговия. Износът се насочва към нови пазари, а чрез вноса се подсигуряват необходимите горива, суровини, машини и други изделия, жизнено необходими за вътрешния пазар.

Твърде съществено е тяхното значение в икономическия живот на крайбрежните селища. В обслужването им е заета значителна част от активното население. Покрай пристанищата бърз разцвет получават търговията и обслужването. Големите пристанищни градове обикновено са и сред най-големите търговски центрове на страната. Откриват се многобройни търговски фирми и параходни агенции, пряко свързани с вноса и износа чрез пристанищата. Част от търговския капитал започва да се насочва и към създаването на нови индустриални предприятия за обработка на вносни суровини. Пристанищните градове обикновено се утвърждават и като центрове на националното корабоплаване. Създаваните пристанищни работилници за обслужване на парка на пристанищните управления в някои случаи постепенно се утвърждават и като големи кораборемонтни и корабостроителни предприятия.

По този начин изграждането на удобни пристанища пряко и косвено влияе върху стопанския живот на крайморските селища. Това се вижда и оценява както от управата на селищата, така и от местното население. Властите и обществеността в крайморските ни градове води истинска борба по запазването и утвърждаването им като пристанищни центрове.

§ 1. Изграждане на морската пристанищна мрежа на България

След Освобождението от турско владичество всички български правителства, независимо от партийната им принадлежност, провеждат политика, насочена към изграждането на транспортната мрежа на страната. Съвсем правилно те разбират, че без модерни, удобни и бързи връзки България не може да развива с високи темпове своята икономика, вътрешната и външната си търговия. Българската държава прави значителни жертви, ползвайки редица заеми от чуждестранните банки, предимно за изграждането на железопътната мрежа на страната.

Успоредно със строителството на новите жп линии, се започва и постройката на нови модерни пристанища на черноморското ни крайбрежие. Природните дадености, както и естествено утвърдилите се центрове на външната ни търговия по море още от XIX век насочват вниманието на съответните държавни органи към изграждането на пристанища във Варна и Бургас. До края на XIX век пристанищните съоръжения на двете най-перспективни български пристанища представляват няколко скели, предназначени главно за износ на зърнени храни и други селскостопански продукти за Истанбул. Заливите край Бургас и Варна представляват твърде слаба защита срещу честите бури в Черно море. Вследствие на силните вълнения скелите често се повреждат, а гемиите (неголеми дървени платноходи) са изхвърляни на брега. Тъй като по-големите плавателни съдове не могат да акостират до брега, товаренето и разтоварването се извършва с товарни лодки. При всяко по-значително вълнение товарно-разтоварните работи се преустановяват.

Интересна картина за обслужването на Варненското пристанище преди построяването на преградния вълнолом ни оставя проф. Иширков: „Гребци откарват привързаната към лека гребна лодка мауна при парахода, който спира на около един километър навътре в морето. Там други хамали, подредени в три редици – едните в мауната, вторите на дъска, спусната от кораба, третите – на самия кораб разтоварват храната. Найдолните пълнят кошовете с храни и ги прехвърлят на втората редица, втората редица ги прихваща и чевръсто ги прехвърля на третата редица, която ги изсипва в кораба и хвърля кошовете обратно. И това продължава по цял ден с голяма бързина. Всичко изглежда отдалече като картина на кинематограф“.[12] Тази екзотична картина за дейността на персонала на Варненското пристанище от края на XIX век е валидна за всичките ни черноморски пристанища. Разтоварването и натоварването на един неголям кораб продължава обикновено повече от десет дена, и то при благоприятно време. Такива примитивни условия забавят и ограничават развитието на външната ни търговия по море.

Българската държава, търсейки начини да засили външнотърговската дейност на страната и износа за нови пазари, бързо разбира необходимостта от построяването на удобни и сигурни пристанища, с което да се гарантира развитието на морската ни търговия. През 1888 г. Народното събрание утвърждава закон за построяването на жп линиите Ямбол–Бургас и Каспичан–София–Кюстендил, както и на нови пристанища във Варна и Бургас, който е публикуван в Държавен вестник през януари 1889 г.[13] С този закон се поставя началото на планомерното изграждане на морските ни пристанища и насочването на външната ни търговия през тях.

През 1890 г. българското правителство възлага на английския инженер Хартлей изработването на проектите за двете пристанища. Хартлей е извършвал проучвания относно възможностите за изграждане на варненско пристанище още отпреди Освобождението. Той подготвя два варианта за изграждането на Варненското пристанище като съоръжение, отговарящо на съвременните изисквания. Първият вариант предвижда построяването му във Варненското езеро и стойността му се изчислява на 17 милиона лева. Вторият вариант е за направата му във Варненския залив и реализирането му се изчислява в размер на 15 милиона лева. За закупуването на необходимите съоръжения се предвиждат още 17,5 милиона лева. Поради невъзможността държавната хазна да задели необходимите средства комисията, която проучва предложените проекти, се отказва от тяхната реализация.

През 1891 г. същата задача е възложена на английския инженер Пунчер. Поради аналогични причини не е приет и неговият проект. Третият проект е дело на началника на хидравлическата служба в Бургас инженер Близнаков. В крайна сметка е утвърден проектът на френския инженер, работещ в Марсилското пристанище, А. Жерард. Със своите по-скромни размери и съответно значително по-ниска стойност той отговаря на финансовите възможности на страната и на тогавашното ниво на външната ѝ търговия, реализирана по море.[14]

Търгът за строежа на пристанищата е спечелен за Варненското пристанище от българската фирма „Михайловски–Хайрабедян“, а за Бургаското пристанище – от белгийска строителна фирма. След преодоляването на големи трудности, разобличаването на големи разхищения и афери през 1903 г. е завършено Бургаското пристанище от френска строителна фирма, а три години по-късно през 1906 г. – и Варненското пристанище. Общата стойност на новопостроеното Бургаско пристанище възлиза на около 7 милиона златни лева. Приморският му вълнолом е с дължина 1138 м. Пристанището разполага с два кея – крайбрежен с дължина 305 м и възможност за акостиране на три парахода и приморски кей с дължина 236 м и две корабни места. През Бургаското пристанище годишно могат да се обработват общо над 300 000 тона товари.

Стойността на постройката на Варненското пристанище възлиза на повече от 7,5 милиона златни лева. Дължината на вълнолома е 1220 м. Пристанището разполага с три кея – крайбрежен кей с дължина 380 м, приморски с дължина 320 м и малък кей за приставане на гемии и лодки, обслужващи крайбрежния ни трафик. Двата големи кея разполагат общо със седем корабни места. През Варненското пристанище годишно могат да се обработват до 400 000 тона товари. Това го нарежда на първо място сред българските пристаница, морски и речни, по капацитет.[15]

Построяването на двете морски пристаница представлява крупен успех за по-нататъшното развитие на морското стопанство на България. Подобряват се условията и за ускореното нарастване на външната търговия на страната по море. Същевременно работата по изграждането на модерни морски пристаница е завършена само частично. Те вече представлят сигурно убежище за плавателните съдове по време на товарно-разтоварните работи. Премахната е нуждата от двойното претоварване с товарни лодки, което забавя този процес. Но товарно-разтоварната дейност продължава да се извършва ръчно. Цялата техника на морските ни пристанища е представена докъм 1940 г. от един плаващ кран във Варненското пристанище за товари до 30–40 тона, един стар винч с товароподемност от 4 тона, доставен през 1879 г. от Англия. В Бургаското пристанище има само два малки крана за разтоварване на вагоните и никаква техника за обслужване на корабите. Твърде скромна е складовата база на пристанищата. Бургаското пристанище разполага с две бетонни магазии и една дървена, в които могат да бъдат съхранявани едва една трета от стоките. Останалите товари престояват на открито, докато се разпратят по местоназначението им. Аналогично е положението със складовата база и на Варненското пристанище.[16]

Останалите ни черноморски селища до 1918 г. не разполагат с вълноломи, а някои от тях нямат дори и скели. В резултат на това те все повече губят значението си на центрове на морската ни търговия. Поморие, Несебър, Созопол и другите ни черноморски градове остават само като средища на крайбрежното ни плаване.

С развитието на пристанищното дело и изграждането на закритите пристанища във Варна и Бургас се приемат редица закони и правилници за регламентирането на тяхната дейност. В първите десетилетия след Освобождението пристанищата се ръководят от началниците на съответните митници. Едва от 1901 г. за ръководители на пристанищата започват да се назначават специални лица, подведомствени на Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията. През 1903 г. пристанищните служби окончателно се отделят и разграничават от митническите управления. Във Варна и Бургас се създават специални пристанищни управи, които се обособяват като самостоятелни служби към Дирекция на железниците и пристанищата, която е към новосъздаденото Министерство на железниците, пощите и телеграфите (МЖПТ).

През 1907 г. е приет специален правилник за регламентацията на движението на корабите и манипулирането на стоките в българските пристанища.

До 30-те години пристанищните служби имат в свое подчинение и организирането на българското корабоплаване и корабостроене. Ръководствата на пристанищните служби, съставени предимно от строителни инженери, не винаги разбират необходимостта от цялостното развитие на морското ни стопанство. Те виждат своята задача главно в доизграждането на пристанищната мрежа на страната. Основателно редица морски офицери критикуват техните позиции и издигат тезата, че за ръководители на пристанищните служби, поради огромното им значение за развитието на морското ни стопанство, трябва да се назначават лица с морско образование.

Балканските войни и Първата световна война нанасят тежък удар и върху развитието на пристанищната мрежа в страната. Редица проекти за механизиране на товарно-разтоварните дейности в пристанищата, както и за усъвършенстването на тяхното управление и организация се изоставят.

Въпреки тежката стопанска разруха, в която се намира страната след Първата световна война, българската държава взема конкретни мерки за развитието на пристанищното дело като една възможност да се съживи външната търговия на страната. През 1921 г. се приема нов закон за укрепването на морското ни крайбрежие, разширението на старите и построяването на нови пристанища. Със същия закон всичките ни морски и речни пристанища се обявяват за държавна собственост. Те се строят и експлоатират единствено от съответните държавни органи. Изключения се предвиждат при строежа на малки пристанища и скели, главно за нуждите на някои индустриални предприятия. За реализирането на закона се предвижда отпускането на кредити в размер 70 милиона лева за разширението на Варненското и Бургаското пристанище и още 25 милиона лева за построяването на малки пристанища и скели в останалите черноморски селища.[17]

През 1926 г. е приет нов закон, в който отново се разглеждат възможностите за разширението на железопътната мрежа в страната и построяването на нови пристанища. Според него се предвижда довършването на строителните работи по изграждането на Созополското пристанище. Също така се предлага да се изградят пристанища в третия ни по големина черноморски град Поморие, през който годишно се изнася около 15–20 000 тона морска сол и още толкова грозде, в град Царево, който е главно пристанище на Странджанския район със значителен износ на дървен материал и дървени въглища, а в останалите ни приморски селища Несебър, Приморско, Ахтопол, Обзор и други да се изградят подходящи скели или пристани.[18]

Във връзка с приемането на закона от 1921 г. през следващата година е разработен амбициозен проект за разширяване на Варненското и Бургаското пристанище, както и за строежа на по-малките пристанища.

Според плановете за град Варна се предвижда разширението на старото пристанище в търговско-индустриално пристанище. Търговското пристанище, което се намира във Варненския залив, след окончателното му завършване ще разполага с кейови стени с обща дължина 2662 м. В него ще могат да бъдат обслужвани до 23 парахода едновременно. Акваторията на пристанището ще бъде с обща площ 470 декара и с дълбочина 8 и над 8 метра. Това ще даде възможност в него да акостират и най-големите кораби, строени през този период. Предвижда се търговското пристанище да бъде разделено на 5 специализирани участъка в зависимост от спецификата на товарите. На първо място се обособява участък за обработка на колетни пратки, на второ място – участък за износа на житни храни с елеватори, на трето място – участък за износа на брашна, на четвърто място – участък за обработването на масови стоки и петрол и на пето място е старият малък кей, който си остава с предишното си предназначение, да приема неголеми плавателни съдове, обслужващи крайбрежния ни трафик. Авторите на проекта, имайки предвид незадоволителното състояние на складовата база, предвиждат построяването в района на пристанището на 10 нови хангара за съхраняването на колетните пратки, 2 хангара за брашна, хладилник за нетрайни продукти и силози за житни храни.

Индустриалното пристанище се проектира да бъде построено около двете страни на прокопания през 1908 г. канал, свързващ Варненския залив с Варненското езеро, и да разполага с общо шест басейна – два от северната и четири от южната страна на канала. Не се предвижда изграждането на специални кейови стени както при търговското пристанище, а за тази цел ще се използват отвесните стени на канала. Самият канал, за да може да отговаря на новите изисквания, ще бъде удълбочен до 6,5 м и разширен до 120 м. Над канала трябва да бъде построен подвижен мост, за да се пропускат преминаващите кораби (до 1938 г. връзката се осъществява с понтонен мост). По моста ще преминава и жп линия. В района на индустриалното пристанище също се предвижда полагането на жп линии. Целта на този нов проект е да се привлекат в района около канала по-големите индустриални предприятия в града и така постепенно да се оформи индустриалният район на Варна. Удобните водни и жп връзки ще подсигурят бърз и лесен подвоз на необходимите на предприятията суровини и износ на готовата продукция.

Значително разширение се предвижда да бъде осъществено и за Бургаското пристанище, което от 20-те години бързо се утвърждава като първостепенно морско пристанище на България. Според проектите то ще има дължина на кейовите стени повече от 2 500 м. Това ще му даде възможност да се обслужват по 24 плавателни съда едновременно. Годишно в него ще могат да бъдат обработвани товари до 1,5 милиона тона (5 пъти повече от капацитета на старото пристанище). И тук както във Варненското пристанище ще бъдат обособени специализирани участъци. Най-голям ще бъде участъкът за колетни пратки с обща дължина до 770 м, като за негова основа ще бъде използван старият кей на пристанището (който е с дължина 530 м, съответно разширен за целта). Също така ще има и участък за износа на зърнени храни с дължина 130 м, брашнен кей с дължина 270 м и два кея за масови товари, преминаващи през Бургас. Подобрява се и складовата база чрез изграждането на нови хангари и силози за зърнени храни, както и разширение на съществуващата жп мрежа в района на пристанището.[19]

От началото на 20-те години започва постепенното осъществяване на проектите за разширяване на главните ни морски пристанища. Най-напред започва реализирането на проек-

Инв. № Д 492/002
Икономически университет
Варна

та за Варненското пристанище. За целта се внася значително количество строителна техника. От Унгария се докарват няколко 200-тонни шалани за пренасяне на камъни от каменоломна „Лъджата“, дълбачката „Егея“ и др. Отчужден е значителен район около пристанището за изграждането на новата му складова база. Започва строителството на новия житен кей с дължина до 200 м. До 1927 г. за неговото строителство се изразходват близо 33 милиона лева.

Започналото разширение на Варненското пристанище среща остра реакция от страна на общинското ръководство и пристанищните власти в Бургас. Основателно те протестират срещу влагането на средства само за разширяването на Варненското пристанище, чието значение за националната търговия непрекъснато намалява. В същото време се пренебрегва Бургаското пристанище, което вече е водещото пристанище в страната. На база изпреварващото развитие товарооборота през Бургаското пристанище, те предлагат неговото разширение да се започне успоредно с това на Варненското пристанище.

Дирекцията на железниците и пристанищата също се убеждава в липсата на необходимост от разширяването на морските ни пристанища, поради значителното спадане на обема на външната ни търговия в периода между двете световни войни. Количеството на стоките, изнесени през морските ни пристанища, не успява да достигне до нивото отпреди Балканските войни. Особено рязко намалява износът на зърнени храни. Към 1927 г. се взема ново решение за преустановяване разширението на Варненското пристанище. Въпреки че оборотът през Бургаското пристанище бележи известно нарастване, там не се започва проектираното разширение. През 30-те години в двете пристанища се извършват само някои довършителни работи по изграждането на зърнения кей във Варна, както и построяването на плаващ мост над канала море–езеро. Във връзка с увеличаване износа на добитък се построява и карантинен обор. В Бургас също се извършват някои строителни работи по изграждането на зърнен кей, пристан за рибарските корабчета, водопроводи, известно разширение на складовата база. И в двете пристанища се предвижда да се строят елеватори.[20]

Пристанищните власти, представени предимно от строителни инженери, разбират задачите си по модернизирането на пристанищата като преимуществено насочване на средства и труд към тяхното разширение, а не и за механизирането на товаро-разтоварните работи и складирането на стоките. Въпреки неправилността на това виждане то е в сила за целия изследван период. От бюджета на Министерството на железниците, пощите и телеграфите не се отпускат никакви средства за закупуването на нова техника за пристанищата. Едва през 1940 г. във Варненското и Бургаското пристанище се доставят по два портални електрически крана тип „Шкода“. Те имат вдигателна сила само за товари до три тона.[21]

Трудно можем да обясним тази мудност при механизацията на морските ни пристанища само с липса на средства. За разширяването на пристанищата се влагат десетки и стотици милиони левове. Със същите средства могат да се набавят необходимите технически съоръжения за нормалното функциониране на двете ни големи морски пристаница. Следователно най-вероятната причина за забавянето на механизацията на морските ни пристанища е в ниското заплащане на пристанищните работници, което прави неизгодно заделянето на средства за закупуването на нова техника. Освен това механизирането на товаро-разтоварните работи би означавало съкращаване на работните места в този процес. При наличието на твърде висока безработица за периода между двете световни войни, особено във Варна, подобни съкращения биха довели до засилване на социалното напрежение в пристанищните градове.

Липсата на механизация дава отражение и върху времетраенето на обработката на товари от пристигащите кораби. Един средно голям параход се обработва за около десет дена от около 200–300 носачи и каруцари. Значителни трудности се създават при обработката на товарите на плавателни съдове с високи бордове. Така например през 1929 г. в Бургаското пристанище акостира германски товарен параход, чийто борд се издига на 5 метра над равнището на кея, при приета норма до 3 метра. В резултат на големите трудности при неговото товарене и разтоварване сред бургаските пристанищни работници избухва стачка.[22]

Към 1929 г. Варненското и Бургаското пристанище разполагат със следните кейови стени и съоръжения. Варненското пристанище е с голям кей с дължина 751 м и малък кей с дължина 150 м. Акваторията на пристанището е с площ 471 декара. Откритата площ на пристанището е общо 30 221 кв.м, а площта на хангарите е в размер 4200 кв.м. В района на пристанището са построени жп линии с обща дължина 5742 м. Плавателният парк на пристанището е представен от следните плавателни съдове: 6 влекача и малки моторни корабчета с общо 430 н.р.т, 21 шлепа и понтона с 2135 н.р.т, 3 дълбачки с 450 н.р.т и един хелинг със 160 тона вдигателна способност. Бургаското пристанище разполага с голям кей с дължина 597 м и малък кей с дължина 20 м. Акваторията на пристанището е 659 декара. Откритата площ на пристанището е 30 890 кв.м, а тази на хангарите – 3280 кв.м. В неговия район са инсталирани жп линии с обща дължина 3000 м. Плавателният му парк е представен от следните съдове: 2 влекача с общо 125 н.р.т, 7 шлепа и понтона с 480 н.р.т и една дълбачка от 50 н.р.т.[23]

До тази година в двете пристанища се влагат общо 25 500 300 златни лева, от които 15 372 623 лева са усвоени в строителството на Варненското пристанище, а 10 178 300 лева – в Бургаското пристанище. Като цяло дължината на кейовите стени е увеличена незначително. Общо двете пристанища могат да приемат 12 по-големи парахода и десетина плавателни съда за крайбрежно плаване и риболов. Средствата се изразходват предимно за благоустрояване на пристанищата, прекарването на нови жп линии и водопроводи, разширяване на тяхната складова база. Годишно при тогавашното състояние на техническите им средства могат да се обработват стоки до 700–800 000 тона, което напълно задоволява тогавашните нужди на външната търговия на България, реализирана по море. С някои незначителни разширения и подобрения тези главни наши морски пристанища остават в този вид товарно-разтоварни възможности до победата на социалистическата революция през 1944 г.

Докато във Варна и Бургас се изграждат пристанища, които гарантират целогодишната им дейност, независимо от атмосферните условия, то в останалите ни по-малки крайморски селища не е направено почти нищо за подобряване на морските им връзки. До началото на 20-те години все още не се проучват дори възможностите за евентуален строеж на неголеми пристанища. Четири от крайморските ни селища разполагат със скели през 20-те години. Те са Поморие с товарно скеле с дължина 320 м, Ахтопол – с дължина 235 м, Созопол – с дължина 204 м и с. Бяла – с дължина 153 м. Но по време на силни морски вълнения повечето морски селища не могат да осъществяват връзките си по море. Такива селища като Царево – главно пристанище на Странджанския район, Несебър – вторият ни курортен център, Обзор – важен доставчик на дървен материал за нуждите на населението на град Варна, дори нямат и товарни скели. Освен това по-малките ни морски селища нямат добри връзки с Варна и Бургас и по суша. Заинтересованите в развитието на морското дело обществени среди излизат с конкретни предложения за подобряване на връзките по море между черноморските ни селища, което би спомогнало и за развитието на тяхното стопанство. Въпреки твърде скромния си бюджет общинските съвети на някои селища също са готови да предоставят известни суми за построяването на удобни закрити пристанища, които да могат да се ползват целогодишно. Така например общината на с. Приморско заделя един милион лева за постройката на вълнолом, но не намира подкрепа за това начинание от съответните държавни органи. В резултат на това до 1944 г. селото остава без сигурна връзка с останалите ни крайморски селища и Бургас.[24]

През 20-те години, успоредно със строежа на рибарското училище в Созопол, заливът е преграден с вълноломна стена, която до известна степен го прикрива от вълните. Фактически с тази преградна стена е затворен каналът между брега и остров Милос, на който е построена сградата на училището. По този начин между града и острова се затваря и прикрива известно пространство, което се използва предимно от многобройните рибарски лодки и корабчета, притежание на местното население. Общата дължина на стената е 270 м, а средствата са предоставени от учредения в началото на 20-те години фонд за строеж на нови жп линии и пристанища.

Но отпуснатите средства не достигат за удълбочаване на залива до 4–5 м и за построяването на кейови стени. До 1944 г. в пристанището на Созопол не могат да акостират по-големи плавателни съдове.[25]

През 1928 г. се взема решение за построяването на закрито пристанище в град Царево. Средствата за започването на строежа на пристанището са предоставени от компания, която получава концесия за експлоатация горите на Странджа. Срещу това компанията се задължава да предостави 20 милиона лева безвъзмездно за изграждането на пристанището. Въпреки отказа на компанията от концесията, предоставеният от нея залог е задържан и използван за споменатата цел. Тъй като първоначалната сума се оказва недостатъчна, а кредитите от страна на държавата се отпускат много трудно, строежът на пристанище Царево продължава близо 10 години. На 1.VIII.1937 г. тържествено се открива новото морско пристанище на България. Общата стойност на строителните работи по пристанището възлизат на 28 400 000 лв. Първоначалните проекти относно дължината на вълнолома и кейовите стени се реализират едва наполовина. При окончателното му завършване вълноломът е с дължина 276 м, а кейовите стени са две с дължина 95 и 65 м. Заливът на пристанището е удълбочен до 3,2 м. Подобна дълбочина на залива, както и дължината на кейовите стени, позволява акостирането на неголеми параходи и на многобройни гемии, които обслужват връзките на Царево с другите ни приморски градове и главно износа на дървен материал за Истанбул.[26]

В периода до Втората световна война се започва строежът на пристанището на град Несебър. За тази цел през 1936 г. от бюджета на Министерството на железниците, пощите и телеграфите се отпускат 7 милиона лева. Предвижда се пристанището да бъде предпазвано от прерграден вълнолом. Според първоначалния план то е трябвало да бъде завършено през 1940 г. Избухването на Втората световна война и настъпилите изменения в насоките на външната политика на България довеждат до забавянето на строителството на Несебърското пристанище и то е завършено едва след 1944 г.[27]

В последните години преди Втората световна война на

Дирекцията на железниците и пристанищата се предоставят значителни кредити за изграждането на скели в по-малките крайморски селища и местности, където не е особено необходимо построяването на закрити пристанища. През тези години се построяват или подновяват старите товарни скели на селищата Поморие, Приморско, Ахтопол, Галата, с. Бяла и в местностите Узун кум (сега Зл. Пясъци), Карантината край Варна, нос Емине, устието на река Ропотамо, Отманли и други.[28]

След връщането на Южна Добруджа на България през 1940 г. черноморското крайбрежие на страната се увеличава с 93 км и достига до сегашните си размери. Към морските ни пристанища се прибавят и тези на Балчик и Каварна. По време на румънското владичество в Балчик е започнало изграждането на ново пристанище. Българското правителство отпуска значителни кредити за довършването на пристанището в града и започване строителството на пристанище и в Каварна. До 1944 г. ограничените финансови възможности на страната позволяват да се завърши само Балчишкото пристанище. В Каварна продължава да се използва скелята, построена още преди Първата световна война.[29]

Към 1944 г. България разполага по черноморското си крайбрежие с общо 5 удобни, построени след Освобождението, пристанища – Бургаското, Варненското, Созополското, в Царево и Балчишкото. В строеж е Несебърското пристанище. Останалите селища и местности, до които пътуват корабите на БТПД и главно многобройните частни и кооперативни гемии, разполагат с около двайсетина товарни скели. По такъв начин до голяма степен въпросът с изграждането на пристанищната мрежа на България по море до 1944 г. е решен. Все още не е решен въпросът с механизирането на дейността на пристанищата.

През 1941 г. на България е върнат излазът на Бяло море. Тя разполага с трите пристанища Кавала, Дедеагач и Порто Лагос. Тук ще направя кратък преглед на борбата, която води България в защита правото си на излаз на Егейско море след Първата световна война, когато той ѝ е отнет в полза на Гърция. Според чл. 48 на Ньойския договор на България трябва да бъде гарантиран сигурен икономически излаз на Егейско море, като самите условия за неговото предоставяне ще се уточнят допълнително. Българската делегация, която сключва договора, а също и българските правителства в следвоенния период приемат, че при подобна формулировка на България трябва да се предостави минимум собствена територия, на която да бъде изградено пристанище. То ще се свързва с българската територия чрез специален коридор, по подобие на полския коридор, с който Полша има връзка с пристанището си Гдиня. Съюзната комисия под председателството на френския генерал Вейган предлага на България да избира между две предложения: да получи излаз на Егейско море, но през гръцка територия или да построи пристанище между Кавала и Макрикьой, като неговата територия бъде под съвместното управление на България и Гърция (на кондоминиум). Връзката с него да е под международен контрол и да се експлоатира от международни компании. И двете предложения се отхвърлят от българската страна, която продължава да отстоява първоначалното си виждане. От гръцка страна премиерът Венизелос отправя предложение към българското правителство да се свържат българските и гръцките железници край Петрич и на България да бъдат предоставени свободни зони в пристанищата на Солун и Кавала. Това предложение остава в сила и след сключването на Ньойския договор. Югославия се възползва от аналогично предложение на гръцкото правителство и от 1929 г. получава правото да ползва свободна зона в района на Солунското пристанище. Зоната е с размер 94 000 кв.м при обща площ на пристанището 174 000 кв.м, или повече от половината от неговата площ. Корабите, които товарят или разтоварват стоки за Югославия, не се обмитяват от гръцките митнически власти. Превозите на товарите между Солун и Гевгели се заплащат по специална жп тарифа, договорена между двете страни.

България не приема предложението за предоставянето ѝ на свободна зона в гръцките пристанища. Особено силна е реакцията против гръцкото предложение от страна на управата и обществеността във Варна и Бургас. Основателно те се опасяват, че при осъществяването на подобно предложение ще бъде нанесен тежък удар върху развитието на търговията чрез черноморските ни пристанища, особено в Бургас. Значителна част от българската търговия по море ще бъде отклонена към Егейско море.[30]

От направения кратък преглед на политиката на българските правителства в периода между двете световни войни по въпроса за излаза на страната към Егейско море се вижда, че България се стреми не само към получаването на икономически излаз, какъвто ѝ се гарантира от Гърция, а главно на териториален. Той би гарантирал не само определена стопанска изгода на страната, а и нейното политическо присъствие на Егейско море. Това би спомогнало за известно освобождаване на морската ни политика от зависимостта ѝ от режима на проливите.

Беломорието остава в границите на България само 3 години. Краткият период на владение и финансовите затруднения не позволяват на българската държава да осъществи някакви по-съществени разширения и подобрения в трите Беломорски пристанища. През септември 1944 г. българската администрация и войска отново напускат териториите на беломорския ни излаз. На Парижката мирна конференция тази територия е присъдена на Гърция.

След Първата световна война настъпват известни изменения в организацията и ръководството на пристанищата. През 1928 г. се организира самостоятелна Дирекция на пристанищата към Министерството на железниците, пощите и телеграфите. Тя има две отделения: 1. за изучаване и постройка на пристанищата и 2. за ръководство и експлоатация на пристанищата. Постепенно се усъвършенства и организацията на пристанищата. През 1926 г. във Варненското пристанище се открива и пилотска служба, с която се въвежда по-добър ред и безопасност при влизането и излизането на корабите от пристанището. Таксата на кораба е в размер на 1000 лева.[31]

Съответните органи обсъждат въпроса и за създаването на спасителни служби към пристанищата.

В обслужването на пристанищата се ангажира и значителна част от населението на черноморските ни селища. До войните в тях се наемат повече от 1000 работници и каруцари.

С построяването на Варненското и Бургаското пристанище отпада необходимостта от услугите на притежателите на товарни лодки. След Първата световна война тази категория пристанищна обслуга се запазва предимно в по-малките пристанища. През този период ускореното развитие на Бургаското пристанище довежда и до бързо нарастване на работната ръка, заета в него. По този показател, както и по размера на нейното заплащане пристанището на Бургас излиза на първо място в страната. Това принуждава някои от варненските пристанищни работници през този период да търсят работа в Бургаското пристанище.

Поради спецификата и сезонността на работата наеманите работници са разделени на две категории – морски (или постоянни) и житарски (или сезонни) – и се водят на длъжност към съответните пристанищни управления. Третата категория каруцари се водят към градските общини. Общият брой на преносвачите и каруцарите в пристанищата на Варна и Бургас през изследвания период се движи между 1000 и 2000 човека в зависимост от размерите на товарооборота. Така например през 1928 г. в Бургаското пристанище са заети 480 пристанищни и 120 митнически работници, както и 140 каруцари. Приблизително същата е заетостта и във Варненското пристанище. През 1934 г. в Бургаското пристанище са заети 570 общи работници и 136 колари, а във Варненското – 510 общи работници и 140 колари. Общият им брой е 1356 наемни работници и каруцари. За 1936 г. в двете пристанища са ангажирани общо 1401 работници и каруцари. Като техният брой е незначително по-голям в Бургаското пристанище.[32]

В годините на Втората световна война заетостта и в двете пристанища спада значително.

Заедно с работниците в по-малките пристанища общо в различните служби и при обработката на товарите са заети над 2000 работници, каруцари и служители. Към тях трябва да причислим и служителите на десетките параходни агенции, търговски фирми и други, ангажирани в обслужването на параходите, посещаващи черноморските ни пристанища.

§ 2. Експлоатация и товарооборот през морските ни пристанища

Бързото развитие на морския транспорт и значението му за външната търговия на страните от цял свят, включително и за нашата страна, е свързано с огромната изгода и преимуществата, които той предлага в сравнение с другите видове превози по суша. Така например превозването на един товарен вагон зърнени храни от Варна до Хамбург по море е няколко пъти по евтино, отколкото превозването му до същото пристанище по суша.

И в България по гореспоменатите причини делът на търговията, реализирана по море, бързо нараства независимо от липсата на удобни пристанища, както и на транспортни връзки с вътрешността на страната. В изложените данни за значението на различните видове транспорт във външната търговия на страната можем да проследим нарастващото значение на морския транспорт в периода до Балканските войни.[33]

Таблица 1

Място на различните видове транспорт във външната търговия на България за периода 1886–1905 г.

Видове транспорт	Внос в %		Износ в %	
	1886-1895	1896-1905	1886-1895	1896-1905
По суша	20,95	17,71	19,92	10,41
По Дунав	51,71	46,72	44,61	41,20
По море	27,34	35,57	35,47	48,39

От изнесените в таблицата данни се вижда, че в първите десетилетия след Освобождението основна роля играе все още речният транспорт, значително изпреварвайки значението на морските и сухопътните връзки във външната ни търговия. Но още от края на века положението значително се изменя. В десетилетието 1896–1905 г. черноморските ни пристанища заемат вече водещо място в износа на страната и значително се намалява разликата с дунавските пристанища и по отношение на вноса. В последното петилетие до Балканските войни от 1906–1910 г. през черноморските ни пристанища се осъществява 42,43% от износа и 42,49% от вноса. По море вече се извършва основната част от външната ни търговия. И по отношение на вноса дунавските пристанища вече отстъпват първата позиция на черноморските ни пристанища Варна и Бургас.[34]

Бързото нарастване на морската ни търговия може да се проследи и по още един важен показател – броя на тонажа на корабите, посещаващи нашите пристанища през този период. През периода 1886–1890 г. средногодишно те са посещавани от 1033 кораба, през 1891–1895 г. средногодишният им брой е 1310 кораба. За 1896–1900 г. данните, с които разполагаме, са по-точни и подробни и показват, че нашите пристанища са посещавани годишно от 1098 парахода с 492 069 р.т и от 1572 плавателни съда за крайбрежно плаване с 445 085 р.т, или всичко 2670 кораба с 937 154 р.т. За първите 5 години на XX век (1901–1905 г.) пристанищата ни се посещават средногодишно от по 3763 кораба с общо 1 364 522 р.т и в последните 5 години преди Балканските войни (1906–1910 г.) – от по 6181 кораба с общо 1 713 395 т. От посочените данни се вижда, че само за 20 години броят на плавателните съдове, посещаващи българските морски пристанища, се е увеличил около 6 пъти.

Най-важно място в обслужването на търговията ни по море заема австро-унгарската параходна компания „Австро-унгарски Лойд“. През периода 1906–1910 г. нашите пристанища са посещавани средногодишно от по 235 негови парахода с тонаж от 342 000 р.т, което представлява около 20% от общия тонаж. На второ място са английските параходни компании с по 142 парахода средногодишно с тонаж от 210 000 р.т, което е представлявало 12% от общия тонаж. На трето място е германската параходна компания „Дойче леванте линии“ със 135 парахода средногодишно и с тонаж от 207 000 р.т, което е около 12% от общия тонаж. На четвърто място са корабите, пътуващи под българско знаме – 1838 кораба с тонаж от 175 000 т, или 10% от общия тонаж. На пето място е Гърция с 306 кораба и тонаж от 174 000 р.т, или около 10%, приблизително равно участие с това на България. На шесто място е Русия –

със 148 кораба с тонаж от 161 000 р.т, или 9% от общия тонаж. Следват Франция, чието корабоплаване в Черно море е представяно предимно от параходната компания „Феликс Фресине“ с 94 кораба със 131 000 р.т, което е около 8%. Турция е представена от 869 плавателни съда, предимно стари гемии, с тонаж само от 50 000 р.т, което е около 3% от общия тонаж. Търговските флоти на останалите страни не играят съществена роля в обслужването на търговията на България по море.

В този период търговията по море се насочва главно към Англия, следвана от Турция, Австро-Унгария, Германия, Франция и други.[35]

Вследствие на политиката на българската държава почти целият износ и внос, осъществяван по море, се реализира през двете най-големи наши морски пристанища Варна и Бургас. Те се налагат като центрове съответно на Северна и Южна България. Издигането на Бургас като най-голямо пристанище и вносно-износен пункт на Южна България среща силната конкуренция на пристанищата по Егейско море, особено на Дедеагач. Развитието и на двете пристанища е тясно свързано с изграждането на железопътната мрежа в страната и размерите на жп тарифите при различните линии.

В първите десетилетия след Освобождението Варна се налага като най-голямото българско пристанище. Скоро Варна успешно започва да конкурира най-големите вносно-износни наши търговски центрове до 1878 г. Пловдив и Свищов. След Освобождението до 1885 г. Варна обслужва между 27,2% и 31,2%, за отделните години, от търговията на Княжеството. След построяването на жп линията, свързваща гара Каспичан със София, през 1899 г. Варна има пряка връзка със столицата на страната. Особено бързо нараства външната търговия през пристанището на Варна от началото на века. По това време все още 309 км жп линия в Южна България са притежание на компанията на Източните железници. Тя се стреми чрез въвеждането на специални тарифи да насочи износа на България към Истанбул и Дедеагач. В отговор българското правителство от 1901 г. въвежда нова жп тарифа за превозите на стоки, благоприятстваща търговията през Варна. В резултат на това през Варненското пристанище се реализира трафикът от София и Кюстендил и техните райони. Дори Пловдив и Пазарджик започват да насочват част от търговията си към Варна, като през 1909 г., която е върхова за Варненското пристанище за целия период до 1944 г., през него преминава над 30% от външната търговия на България – 32,7% от вноса и 27,3% от износа.

В борбата си срещу управата на Източните железници българското правителство предприема някои мерки за ориентиране на част от търговията на Южна България и към Бургас. Те се изразяват предимно в строежа на така наречената паралелна линия, на тази на Източните железници, свързваща Ямбол с Бургас през 1891 г. Но и след завършването на линията Ямбол–Бургас, поради конкуренцията на Източните железници и благоприятстващите товаропотока към Варна жп тарифи, Бургас не успява да заеме полагащото му се място във външната търговия на страната. В периода между 1891–1908 г. през Бургаското пристанище преминава около 14% от износа и около 9% от вноса.[36]

През 1908 г. българите, служещи в Източните железници, заемат линията, с което се ускорява откупуването ѝ от българското правителство. След като всички жп линии в България стават държавна собственост, нуждата от предоставянето на специални жп тарифи за превозите на товари до Варна отпада. От 1909 г. за цялата страна се въвеждат единни тарифи за превозите по БДЖ на принципа на падащата скала, според изминатото разстояние. Те са валидни и до наши дни. Вследствие на новите тарифи за превозите по БДЖ съотношението в товарооборота на двете ни големи морски пристанища започва да се променя бързо в полза на Бургас. Дори и прокарването на жп линията Каспичан–Добрич, която ориентира търговията на Южна Добруджа към Варненското пристанище, не може да компенсира отпадането на Софийска област от хинтерланда му и оттам относителното намаляване мястото на Варна във външната ни търговия. Така още преди Балканските войни и Първата световна война се очертава тенденцията на изпреварващото развитие на Бургаското пристанище пред Варненското. Мястото на двете пристанища във външната търговия на България до войните можем да проследим от дадената по-долу сравнителна таблица.[37]

От изнесените в таблицата данни ясно се вижда изпреварващото развитие на Бургаското пристанище, особено в последните години преди войната.

Таблица 2

Външна търговия през пристанище Варна и Бургас за периода 1886–1911 година

Години	Във външната търговия на България		Индекси 1886–1890 100	
	Варна	Бургас	Варна	Бургас
1886–1890	18,88	7,57	100 %	100 %
1891–1895	17,71	11,40	110 %	182 %
1896–1900	21,88	13,50	106 %	183 %
1901–1905	23,24	14,64	199 %	313 %
1906–1910	24,53	17,33	–	–

В този период Варна се налага като най-голямото българско вносно пристанище, докато Бургас се развива предимно като значителен център на българския износ.

Постепенно настъпват някои изменения в структурата на износа и специализацията на двете ни морски пристанища. През 1886 г., за Варна със 76% и за Бургас с 80%, най-важно място в износа заемат зърнените храни. През 1910 г. зърнените храни продължават да заемат същото място в износа на Варна със 74%, докато в Бургас техният дял значително спада до 67%. На второ място в износа на Варна са продукти от животински произход с 8% през 1885 и 7% през 1910 г., а на трето място са кожите и кожените изделия с 2% през 1885 и 6% през 1910 г. В същото време на второ място в Бургас са текстилните произведения – 13% през 1885 и 18% през 1910 г. Бургаското пристанище се явява главният пункт при износа на текстилни артикули до войните. На трето място в неговия износ до 1912 г. се налага тютюнът. Така Варненското пристанище се очертава като главен износител на зърнени храни, продукти от животински произход, кожи, едър и дребен рогат добитък, докато за Бургаското пристанище значението на зърнените храни в структурата на износа бележи непрекъснат спад и все по-голямо място заемат текстилните произведения и тютюнът. Структурата на износа през двете пристанища отразява различната структура на селското стопанство на Северна и Южна България.

Във вноса и на двете пристанища първо място за периода заемат текстилните произведения, но с тенденция на спад поради развитието на местната текстилна промишленост. Докато за 1886 г. текстилът е 50% от общия внос през Варна и 34% за Бургас, то през 1910 г. за Варна неговият дял е спаднал на 37%, а за Бургас – до 20% от общия внос. Като най-голямо вносно пристанище на България Варна подсигурява 49% от вноса на масла, 51% от вноса на въглища, 33% от кожените изделия, 32% от колониалните стоки за българския пазар. Бургас има значително по-скромна роля за вноса на България. По-важно значение той има по отношение на металите – 23%, и маслата – 10% от общия им внос за страната.[38]

По време на Балканските войни и Първата световна война ролята на морските превози във външната търговия рязко намалява. Настъпва период на временен упадък в дейността на морските ни пристанища. Вносът и износът на България се насочват главно към дунавските ни пристанища и по суша. С най-високи темпове нараства търговията на България през София. През годините на Първата световна война столицата за първи път заема мястото на най-голям вносен и износен център на страната, изпреварвайки традиционните ни международни търговски средища като Варна, Русе, Пловдив, Бургас и други.[39]

След приключване на военните действия значителна част от търговията на България се насочва към страните на Антантата. В резултат на това бързо нараства значението на черноморските ни пристанища в международната ни търговия. През 1919 г. ролята им за външната търговия на България достига своя връх за целия изследван период. По море се реализира 70,75% от вноса и 56,84% от износа на страната.[40]

През 20-те години след възстановяването на икономиката на страните от Дунавския басейн тяхното значение за външната търговия на България започва бързо да нараства. Променянето на насоките на външната ни търговия води до бавното, с известни колебания, но неотклонно намаляване на значението на морските ни пристанища в международния ни обмен. Тази тенденция можем да проследим от таблицата за мястото на различните видове изходни пунктове във външната търговия на страната през 20-те години.[41]

Таблица 3

Относителен дял на превозите по видове транспорт в България за периода 1922–1930 г.

Видове Транспорт	Години							
	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929
Черно море	60,47	54,24	47,46	49,50	48,19	40,44	41,72	37,31
Дунав	14,17	19,62	23,35	21,12	20,98	25,25	24,22	20,79
По суша	25,36	25,98	28,89	29,38	30,83	34,31	34,06	41,90
	100	100	100	100	100	100	100	100

От данните, изложени в таблицата, се проследява постепенното намаляване на дела на морските ни пристанища за сметка на дунавските пристанища и сухопътните превози. В края на 20-те години морските ни пристанища остават вече на второ място в международната ни търговия, отстъпвайки първото място на сухопътния транспорт. На трето място остава речният транспорт.

През първата половина на 30-те години отново настъпва период на временен подем в морската ни търговия. През годините на световната икономическа криза през черноморските ни пристанища се реализира над 50% от външната ни търговия. През 1933 г. по море се реализира 54% от обмена на страната.

От 1934 г. външната ни търговия във все по-значителна степен се ориентира към Централна Европа и главно към Германия. В последните предвоенни години (1935–1940) през черноморските ни пристанища средногодишно преминава 33,8% от външната ни търговия, през дунавските ни пристаница – 25,3% и чрез сухопътния трафик – 41,9%.[42] Търговията ни по море все още изпреварва тази по Дунава, но вече значително отстъпва на тази, осъществявана по суша.

В първите военни години черноморските ни пристанища продължават да играят важна роля във външната ни търговия благодарение на значителното нарастване на обмена ни със Съветския съюз. След 1941 г. морските връзки престават да имат по-съществено значение за нашата външна търговия. Големите ни морски пристанища обслужват вече предимно крайбрежния ни трафик, който нараства значително с присъединяването на Южна Добруджа и с излаза на Егейско море. Бързо нараства и значението на морските ни пристанища като центрове на транзитна търговия, благодарение превозите на германски товари. Така например, докато през 1921–1925 г. са превозени всичко 16 879 т транзитни товари, през 1931–1935 г. 99 215 т, през 1936–1940 г. – 235 134 т, то в годините на войната техният размер достига до 735 834 т. Или средногодишно – по 147 160 т.[43]

След Първата световна война настъпват съществени изменения по отношение обема и структурата в износът на нашата страна. Значително намалява износа на зърнени храни, които се реализират до голяма степен на вътрешния пазар поради бързото нарастване на населението на страната. Водещо място в износната листа на страната заемат такива артикули като тютюна, яйцата, живия добитък и др. Това довежда до значително намаляване на количеството на българския износ, а и оттам – на количествата стоки, изнасяни през морските ни пристанища. Така например през 1923–1929 г. средногодишният износ на България е 379 000 т, а средногодишният внос – 345 000 т. През Черно море за същия период се реализира износът на 204 000 т и 122 000 т от вноса. Общото количество на износа на страната ни по море е неколкократно по-малък в сравнение с довоенния период. Прави впечатление утвърждаването на черноморските ни пристанища предимно като износни центрове на страната в следвоенния период. През тях преминава 54% от целия износ на стоки в страната в количествено отношение, докато мястото на вноса е значително по-скромно – само 35%.[44]

През 30-те години положението не се променя съществено. През черноморските ни пристанища продължава да се осъществява по-голямата част от българския износ, докато вносът се реализира предимно по Дунава и железниците.

За целия период от 1885–1939 г. външната търговия на България се осъществява по следните пътища: на първо място, през черноморските ни пристанища Варна и Бургас – 43% от износа и 38% от вноса, по суша – 29% от износа и 35% от вноса и на трето място, по Дунава – 28% от износа и 27% от вноса.[45] Въпреки значителните колебания в отделни години и периоди, черноморските ни пристанища се утвърждават като главни износители и в по-малка степен, вносни средища на външната търговия на България през капиталистическия период от нейното развитие. Това се дължи на преимуществата на морския транспорт пред другите видове транспорт по отношение възможността за бързо пренасочване на търговията към нови страни и пазари, по-ниските разходи и други.

Значителни са приходите, които се реализират от различните такси и налози върху корабите, посещаващи българските пристанища. Така например преките приходи за държавната хазна през 1929 г. от морските ни пристанища са в размер на 24 567 939 лева, докато от дунавските пристанища за същата година са 8 932 759 лева, или малко над една трета. Особено значение има Бургаското пристанище, през което се получават 40% от всичките приходи от морските и речните пристанища на страната. За 1931 г. приходите от пристанищата отбелязват нов ръст, достигайки до 32 300 471 лева.[46]

След Първата световна война се променя в значителна степен и мястото на търговските флоти от различните страни в обслужването на външната ни търговия по море. Мястото на Австро-унгарската параходна компания се поема от наследилата я италианска компания „Лойд Триестино.“ По численост и тонаж на плавателните съдове италианските кораби излизат на първо място сред другите морски флоти, които посещават нашите морски пристанища за периода. На второ място са параходите на четирите английски параходни компании „Дънстан“, „Елерман“, „Вескот“, „Байрон“. На трето място вече излизат параходите и другите плавателни съдове под български флаг. Важно място в обслужването на морската ни търговия заема и нидерландската параходна компания „Недарланд“, някои френски и германски компании.[47]

Постепенно се увеличава до нивото отпреди войните броят и тонажът на плавателните съдове, посещаващи нашите пристанища. През 1921 г. те се посещават от 2169 плавателни съда с 1 169 576 бр.р.т, а през 1929 г. – от 5478 кораба с общо 1 829 088 бр.р.т. Така през 1929 г. е надминато предвоенното ниво по тонажа на плавателните съдове. Водещо място имат двете италиански параходни компании със 180 парахода и тонаж 477 125 бр.р.т, което представлява 26% от общия тонаж на всички кораби, регистрирани в българските морски пристанища през 1929 г. На второ място са корабите под български флаг – общо 656 с тонаж 240 452 бр.р.т, или 13,1% от общия тонаж. На трето място са английските параходни компании със 111 кораба и 239 255 бр.р.т, или 13% от общия тонаж. На четвърто място са германските компании със 107 кораба с общо 179 632 бр.р.т, или 9,5%, следвани от плавателни съдове на Нидерландия, Франция, Гърция и други.[48]

България заема второ място благодарение на многобройните гемии, обслужващи нашето крайбрежно плаване. Реално по брой и тонаж на плавателните съдове, обслужващи само външната ни търговия, българския флот отстъпва на тези от английския флот.

През 30-те години италианското присъствие в морската ни търговия става още по-осезателно. Например през 1934 г. морските ни пристанища са посетени от 5429 плавателни съда с общо 2 057 804 н.р.т от 12 държави. На първо място е Италия с 440 парахода с тонаж 901 757, което е около 44% от тонажа на всички плавателни съдове. На второ място е Германия със 100 парахода с тонаж 193 413 н.р.т, което е около 9,4%. На трето място е България със 131 парахода със 184 000 н.р.т, или около 9%. На четвърто място е Англия със 107 парахода със 175 663 н.р.т, или около 8,5% от общия тонаж. Флотите на останалите държави нямат особено значение за морската търговия на България.[49]

В последните години преди Втората световна война корабите на БТПД излизат на второ място в морската търговия на България, отстъпвайки само на италианските параходни компании.

Търговията по море се ориентира постепенно към западносредиземноморските и атлантическите европейски пристанища. Това води към спад на традиционните пазари в Турция, Гърция и Близкия изток във външната ни търговия. През периода 1934–1938 г. износът на страната е ориентиран към следните страни: 1. Италия – 17%; 2. Германия – 13,6%; 3. Великобритания – 9,2%; 4. Палестина – 7%; 5. Белгия – 6%. Внос: 1. Белгия – 36%; 2. Германия – 25,2%; 3. Нидерландия – 12,5%; 4. Италия – 9%; 5. Египет – 5%. От 1936 г. морският товарооборот на България е ориентиран главно към Италия и Германия. През 1940 г. и началото на 1941 г. водещи позиции в морската ни търговия заема Съветският съюз.[50]

След Първата световна война значителни изменения настъпват в мястото на големите ни морски пристанища Варна и Бургас във външната търговия на България. Като цяло, новото положение в страната след войните благоприятства ускореното развитие на Бургаското пристанище и обратно – задържа това на Варненското пристанище. След като България загубва излаза си на Егейско море, окончателно Бургаското пристанище се налага като естествен излаз на Южна България. Неговият хинтерланд достига до 60 000 кв.км. При това през него преминава и част от търговията на най-големите и богати български градове София и Пловдив. С разширението на жп мрежата на страната към Бургаското пристанище насочват търговията си и такива райони, които до войните са били хинтерланд на Варненското пристанище. Така например в края на 20-те години след построяването на жп линията Сливен–Твърдица нови три околии – Габровската, Дряновската, Тревненската – започват да насочват търговията си към Бургас. Тъй като разстоянието е по-малко, отколкото до Варна и съответно жп тарифите за превоза на един десеттонен товарен вагон от Габрово до Бургас са с 835 лева по-ниски, отколкото до Варна.[51]

Твърде важно обстоятелство е променянето на структурата на износа на страната. Налагането на тютюна и тю-

тюневите изделия като основно перо на нашия износ облагодетелства изключително бързото нарастване на товарооборота през Бургаското пристанище, тъй като тютюнът се отглежда предимно в Южна България.

Съвсем различно е положението с Варна. На първо място, тя загубва най-богатата част от своя хинтерланд Южна Добруджа, откъдето се е реализирала значителна част от нейната търговия. В резултат на това и хинтерландът на Варненското пристанище намалява на 43 000 кв.км.[52] При това и в обслужването на тази територия тя среща силната конкуренция на дунавските пристанища. На второ място, структурата на износа през Варна не претърпява такива съществени изменения, както този през Бургас. Но поради намаляването на количеството изнасяни зърнени храни рязко намалява и товарооборотът през пристанището.

В резултат на тези причини за периода между двете световни войни се проявява тенденция за непрекъснатото нарастване на търговията през Бургаското пристанище и задържане нивото на външнотърговския ни обмен през Варна. Още към средата на 20-те години Бургас изпреварва Варна по оборота на своето пристанище и се налага като най-големия морски търговски център на страната, като в отделни години конкурира и най-големия търговски център на страната София. Варна остава на трето място, отстъпвайки първите две места на София и Бургас.

В първите години на 20-те оборотът на двете пристаница е приблизително еднакъв. Това можем да видим в дадените данни за товарооборота на двете пристаница в количествено и стойностно отношение.[53]

Оборот средногодишен за Варна (1921–1924 г.)
внос 50 814 т (1 268 млн.лв.)
износ 37 280 т (710 млн.лв.)

Оборот средногодишен за Бургас (1921–1924 г.)
внос 58 452 т (777,5 млн.лв.)
износ 75 321 т (1 236 млн.лв.)

Като цяло товарооборотът през двете ни морски пристанища е приблизително равен. За Варненското пристанище средногодишно – по 138 000 т на стойност 1 978 млн.лв., а за Бургаското пристанище – по 133 683 т на стойност 2003 млн. лева. Но това приблизително равенство се дължи главно на сравнително високите резултати на Варненското пристанище от първите следвоенни години.

През 1925 г. Бургаското пристанище за първи път изпреварва Варненското и по отношение стойността на вноса. През тази година вносът през Варна е в размер 1 579 126 хил.лева (20,3% от общия внос на страната), докато през Бургаското пристанище неговият размер е 1 689 981 хил.лева (21,7% от вноса на страната). Много по-съществена е разликата в износа. През Варненското пристанище се реализира износ на товари на стойност 840 024 хил.лева (14% от износа на страната), а през Бургаското пристанище – за 2 252 172 хил.лева (31% от износа на страната). Целият товарооборот на Варна през 1925 г. е в размер на 2 417 150 хил.лева, а през Бургас на 3 942 153 хил.лева[54]. Така през 1925 г. Бургаското пристанище изпреварва Варненското по стойността на товарооборота 1,63 пъти.

През периода 1926–1930 г. средногодишният търговски оборот през Варненското пристанище е в размер на 1 910 000 000 лева, докато през Бургаското пристанище то е в размер на 3 010 000 000 лева – или разликата от близо 1,6 пъти в полза на Бургас се запазва.

През следващите години разликата се запазва приблизително в същото съотношение.[55]

По-различно стои въпросът за съотношението на товарооборота между двете пристанища в количествено отношение. Поради по-ниската стойност на товарите, изнасяни през Варненското пристанище, въпреки преимуществото на Бургаското пристанище по отношение на тяхната стойност, то в количествено отношение товарооборотът през двете пристанища е приблизително равен. Примерно за периода 1926–1930 г. през Бургаското пристанище са превозени стоки от 957 000 тона, а през Варненското пристанище – съответно 757 000 тона. Разликата в полза на Бургас е в размер на 26%. В някои години износът през Варненското пристанище в количествено отношение надминава този в Бургаското пристанище.[56]

Тези различия в оборота на двете пристанища се дължат на различната им структура през този период. Особено значителни са измененията в структурата на товарите, изнасяни през Бургаското пристанище. След Първата световна война първо място в неговата износна листа заема вече тютюнът, който достига до 60% от общата стойност на износа, зърнените храни спадат на едва 21% от стойността му, на трето място, но също с намаление на дела си, остават текстилните произведения. Във Варна през 20-те години традиционно основната част от износа остават зърнените храни със 72%. Независимо от известното спадане на тяхното значение и за Варненското пристанище, до 1939 г. те продължават да са основната част от неговия износ. През 20-те и особено през 30-те години все повече се засилва за българския износ значението на някои нови товари: на първо място – на яйцата, в по-малка степен – на добитък, птици, плодове и зеленчуци.[57]

Тази ситуация на западане на Варненското пристанище и бързото му изместване от Бургаското пристанище се посреща твърде болезнено от варненската администрация и общественост. През 20-те и 30-те години по страниците на местния печат се дискутират различни пътища за възстановяване на позициите на Варненското пристанище във външната търговия на страната. Още непосредствено след Първата световна война от името на Варненската търговско-индустриална камара се правят постъпки пред Министерството на железниците, пощите и телеграфите за връщане към тарифите отпреди 1908 г. При тях стойността на превозите на товари между София и Варна и София и Бургас се изравняват, въпреки различието в разстоянията. Удовлетворяването на подобно искане би насочило част от търговията на София и областта към Варненското пристанище, в ущърб на Бургаското. Това положение облагодетелства Варна, но не и националното стопанство. Основателно бургаската общественост отправя протести до Народното събрание и правителството срещу искането на Варна за предоставянето ѝ на подобни привилегии. В Бургас се стига до организирането на протестни събрания на бургаското гражданство, на които се приемат резолюции, изпратени до министър-председателя на страната, министъра на железниците, пощите и телеграфите и министъра на търговията.[58]

Така първият опит на Варна да съживи оборота на пристанището за сметка на Бургас пропада. Това би възвърнало жп транспорта ни към едно ненормално положение отпреди войната, наложено от конфликта между българското правителство и управата на компанията на Източните железници.

Фактически с този отказ за въвеждането на специални жп тарифи към Варна се ликвидира възможността за съживяване на Варненското пристанище за сметка на износа на български товари и вноса на стоки за вътрешния пазар. Местното ръководство започва да търси пътища за привличането през Варненското пристанище на трафика между Дунавските държави и страните от Близкия изток. В това отношение обаче Варненското пристанище се сблъсква със силната конкуренция на италианското пристанище Триест, с което традиционно е свързана външната търговия на страните, влизащи в състава на бившата Австро-унгарска империя, а също и на румънските пристанища Галац, Браила и Констанца.[59]

Обсъждат се успоредно два варианта за увеличаването на транзитната търговия през Варна. Първият вариант е чрез прокопаването на канал между Варна и Русе. По него да преминават корабите, пътуващи по Дунава, направо до Варненското пристанище. Общата стойност на подобно съоръжение възлиза, според изчисленията на специалистите, на около 7 милиарда лева, колкото е целият бюджет на страната за 1927 г., когато се обсъжда проектът. При това, когато се оценява икономическият ефект на канала за народното ни стопанство, се отчита, че при тогавашния корабен трафик по Дунава към Черно море той не може да се изплати бързо. Така този проект е отхвърлен поради високата му стойност и неголямата икономическа ефективност.[60]

Вторият вариант, при реализирането на който не се изискват големи капиталовложения, е обявяването на Варненското пристанище за свободна зона. Под свободна зона се разбира ненамесата на митническите власти на страната при разтоварването и натоварването на стоки, преминаващи транзит през българска територия. Обявяването на редица пристанища за свободни зони започва от 90-те години на XIX век, когато Германия обявява за такива своите най-големи пристаница Хамбург, Бремен и Любек, а от 1894 г. – и Кил и Кьонигсберг. През същата година и Дания обявява Копенхаген за свободна зона. След Първата световна война техният пример е последван от Франция, Италия, Испания, Швеция и др. От балканските държави единствено Гърция обявява Солун за свободно пристанище от 1928 г. В Румъния през 1924 г. в парламента се обсъжда въпросът за създаването на свободни зони в Гюргево, Галац, Браила и Констанца. След продължителни дебати не се утвърждава създаването на свободни зони в Румъния.[61]

В България възможността да бъдат създадени свободни зони се обсъжда първоначално във Варненската търговско-индустриална камара през 1926 г. Тя отправя писмо до Пражката търговско-индустриална камара, с което ѝ посочва преимуществата на износа на чешки товари през Варненското пристанище за Ориента. Пражката камара проявява интерес към отправеното предложение и подготвя насрещно запитване относно съоръженията на Варненското пристанище и движението на кораби през него. През 1927 г. в Прага пристига делегация от Варна за обсъждане възможността за предоставяне на свободна зона в пристанището за складиране на чехословашки индустриални стоки. За целта на чешките търговски фирми ще се предоставя известна площ от Варненското пристанище. При превоза им от Русе до Варна стоките ще се освобождават от плащането на различните мита. Жп тарифите по линията Русе–Варна се предвижда да бъдат намалени, така че да бъдат конкуренто-способни на тарифите, които чешките търговци изплащат до Триест, Галац и Браила. Мястото за свободна зона ще бъде определено по взаимно съгласие. Варненската камара счита, че за улеснение на превозите по Дунава БТПД трябва да закупи няколко шлепа с тонаж до 500–600 тона и влекач, чрез който да осъществява речните връзки със страните от Централна Европа. При сключването на подобно споразумение Чехословакия ще получава два вида облаги. Първо, ще разполага с готови складове, в които да съхранява своите стоки до пласирането им, и намаление на жп тарифите за превозите през българска територия. На второ място, ще се скъсява близо два пъти разстоянието, което чешките товари изминават от румънското пристанище Галац до Турция.[62]

Каква ще е ползата за българското стопанство? Преди всичко ще се увеличат превозите по жп линията Русе–Варна и товарооборотът на двете пристанища. Освен това в свободната зона, която ще се създаде в пристанищата, могат да се организират различни предприятия по обработка на пренасяните товари – опаковка, боядисване, щамповане и други. Следователно с неголеми разходи (изграждането на складовата база във Варна и Русе се изчислява на около 70 милиона лева) ще се допринесе за стопанското съживяване на двата града и осигуряване на поминък за част от населението.[63]

Различните предположения около създаването на свободни зони във Варненското и Русенското пристанище се обсъждат в печата до 1938 г. В крайна сметка българското правителство не утвърждава със съответен закон създаването на свободни зони в нашите пристанища.[64]

⁂

За изследвания период морските пристанища играят важна роля в икономическия живот на страната и крайморските ни селища. С тяхното изграждане България осигурява бърз и евтин транспорт на своите стоки към страните от Близкия изток, Средиземноморието и Атлантика. Това до голяма степен стабилизира нейния износ и спомага за активния баланс, с който приключва нашата търговия в повечето години от периода между двете световни войни.

Пристанищата играят огромна роля за стопанското развитие на крайморските ни градове, особено на Бургас и Варна. След тяхното построяване тези два града бързо се налагат като средища на стопанския живот в приморския район. Благодарение на значителния внос и износ на суровини и материали в Бургас и Варна се изграждат редица предприятия за тяхната обработка. Във Варна още до Балканските войни се построяват, на база обработка на вносните суровини, първите памукотъкачна, памукопредачна и ютена фабрики в България. В близкото селище Девня се създава най-големият мелничарски център на България за изследвания период. В неговите мелници се преработва част от отиващото за износ зърно. В Бургас също се откриват едни от най-големите и модерни мелничарски предприятия в страната, например мелницата на банкера А. Буров. И за двата ни черноморски града е характерно развитието на тютюневата промишленост, въпреки че не са центрове на райони, в които се отглежда тютюн. Изграждането на пристанищата дава тласък на различни нови за страната морски дейности. Варна до 1944 г. се утвърждава като център на българското корабоплаване и корабостроене, а Бургас – на рибарството.

Израз на утвърждаването на двата града като стопански центрове на нашето черноморско крайбрежие е и изключително динамичното нарастване на тяхното население в сравнение с останалите ни крайморски селища. Това можем да проследим от дадената по-долу таблица за измененията на числеността на крайморските ни селища.[65]

Таблица 4

Население в черноморските селища на България за периода 1879–1934 г.

Черноморски	Брой на населението					Индекс
селища	1879	1910	1920	1926	1934	1879 100
Варна	19000	41419	50810	60536	70183	368 %
Бургас	2940	14874	21170	31157	36099	1223 %
Поморие	4810	3180	4602	4327	5081	106 %
Созопол	2707	3247	4420	3311	3062	113 %
Несебър	1830	1946	2354	2082	2073	113 %
Балчик	4200	6588				152 %
Каварна	2350	4061				170 %
Царево	-	4000	1533	1384	1613	39 %
Ахтопол	-	5000	771	834	984	19 %
Обзор	-	1652	801	953	1257	75 %
Бяла	-	1979	2138	2413	2258	114 %
Всичко	**37837**	**78901**	**88579**	**106997**	**122610**	**325 %**

От изнесените данни за нарастването на населението по нашето черноморско крайбрежие след Освобождението до 1934 г. могат да се направят следните изводи: населението на България за същия период се увеличава с около 220%, така че прирастът в крайморския район е значително по-висок, отколкото средния в страната. При това се осъществява при значителна емиграция на старото инородно население от черноморските селища. Но той не е разпределен равномерно между различните селища. Малките селища или увеличават съвсем незначително своето население, или дори в редица от тях се отбелязва тенденция на намаление до 1934 г. На този фон още по-ярко изпъква изпреварващото развитие на най-големите ни пристанищни центрове, през които се осъществява и външната ни търговия по море – Варна с 368% и Бургас с 1223%. В резултат на този процес делът на населението в двете ни пристанищни средища от 57,7%, от населението на района, (50% във Варна и 7,7% в Бургас) през 1879 г. се увеличава на 86% (57% във Варна и 29% в Бургас) през 1934 г. Поради непрекъснатото прииждане на заселници от страната и емигранти от Македония, Тракия и Добруджа, през 1926 г. местородените граждани във Варна са 46,8%, или по-малко от половината, а в Бургас те са само 32,9%. Около една четвърт от населението на Варна и Бургас са емигранти от Тракия, Добруджа и Македония.[66] Особено динамично е нарастването на населението на Бургас. От едно сравнително неголямо крайморско селище той израства като един от големите ни търговски и индустриални центрове. По темпове на нарастване на населението за периода до Втората световна война Бургас е на второ място в страната, отстъпвайки само на София по този показател.

За динамиката на нарастването на населението в главните ни черноморски селища от Освобождението до 1934 г. показва връзката между този процес и утвърждаването им като пристанищни центрове. До Освобождението, когато участието на морските ни селища в стопанския живот на страната е по-равностойно, населението им е приблизително равно. Единственият голям морски пристанищен център Варна е сред най-големите български градове. След Освобождението насочването на цялата ни морска търговия към Варна и Бургас довежда до съсредоточаването в тях на многочислено население. Те се превръщат благодарение на пристанищното дело в административни, икономически, културни центрове на черноморския ни район.

ГЛАВА II
МОРСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ НА БЪЛГАРИЯ ЗА ПЕРИОДА 1918–1944 ГОДИНА

Бързото развитие на морската търговия на България след Освобождението поставя с особена острота необходимостта от създаването на собствен търговски флот. Късното развитие на българското корабоплаване налага неговото подпомагане от страна на държавата. Въпросите, свързани с развитието на корабоплаването и морското ни стопанство, са от компетенцията на Главна дирекция на железниците и пристанищата към Министерството на железниците, пощите и телеграфите (МЖПТ). Едва от 1929 г. към Дирекцията се създава самостоятелно отделение „Корабоплаване". През 1939 г. към МЖПТ се обособява и специална Дирекция на водните съобщения, под чието ръководство преминава морското и речното ни корабоплаване.[67]

До 1931 г. в нашата страна все още не е приет закон, който да регламентира българското корабоплаване. След многогодишни спорове и няколко отхвърлени законопроекта през 1931 г., въз основа на италианския закон за търговската марина, у нас е приет първият български закон за търговското ни корабоплаване. В част първа от закона се разглеждат административните наредби на корабоплавателната служба, категорията морски лица и тяхната регистрация, правата и задълженията, въпросите за собствеността на кораба и екипажа му, компетентността на помирителните пристанищни съдилища и др. Във втората част се съдържат постановленията за престъпните деяния при корабоплаването и техните наказания. В третата част се определя дисциплинарната власт, поверена на началника на пристанището, българските консули, комендантите на българските полицейски кораби и корабоначалниците.[68]

С този закон се изчерпва цялата материя по регламентацията на търговското ни корабоплаване след 1878 г. до 1944 г. Въпреки че в него се прокарва националният принцип в развитието на корабоплаването, особено що се отнася до състава на екипажите, реално законът не съдържа никакви постановки за насърчаване на родното корабоплаване чрез предоставянето на съответни привилегии. Въпреки основателната критика от страна на представители на организацията Български народен морски сговор (БНМС), че на България ѝ е нужен повече закон, който да насърчава с реални привилегии националното корабоплаване, до 1944 г. не е утвърден подобен закон.

Така за целия период на капиталистическото развитие на нашата страна реална подкрепа от страна на държавата се оказва единствено на създаденото в края на XIX век Българско търговско параходно дружество (БТПД). Това го поставя в привилегировано отношение в сравнение с останалите корабоплавателни дружества в страната. В резултат на това у нас се реализират две насоки в развитието на корабоплаването. Едната, представена от БТПД, е чрез закупуването на големи, сравнително модерни плавателни съдове да се наложи българското участие в международната ни търговия по море. Другата е представена от всички останали частни и кооперативни корабоплавателни дружества. Те разполагат обикновено с неголеми корабчета – предимно платноходи, с които обслужват изключително крайбрежния ни трафик.

Голямото различие между двете линии в развитието на българското корабоплаване до 1944 г. налага неговото изследване в отделни части.

§ 1. Създаване и дейност на БТПД до 1944 г.

След Освобождението България не разполага със собствен търговски флот с изключение на малък брой гемии. Цялат ни търговия по море е поета изцяло от чужди параходни компании. Нещо повече, българското правителство е принудено да изплаща значителни субсидии за поддържането на трафика между черноморските ни пристанища, главно между Варна и Бургас. Такива субсидии получават австро-унгарската компания „Австрийски Лойд“, собственикът на парахода „Съединение“ Х. Теофанди. От началото на века, за да се разшири българският износ към западноевропейските пазари, се изплащат субсидии и на германската компания „Дойче леванте линии“ за 24 рейса до Анверс и Хамбург, и на френската „Фресине“, поддържаща връзките с пристанищата Генуа и Марсилия. Годишната субсидия за посочените параходни компании достига до 150 хиляди лева. Едва през 1910 г. българското правителство прекратява помощта си за чуждите параходни компании.[69]

До Балканските войни значителна част от износа на България е насочен към Турция и в по-малка степен към Гърция. Липсата на собствен търговски флот все повече се отразява на интересите на българските търговци износители. Високите навла, налагани от чуждите параходни компании, водят до оскъпяване на българския износ и ощетяване на нашите търговци. Това принуждава някои търговци и по-будни общественици да поемат инициативата и да потърсят съдействието на държавата за създаване на българско морско корабоплаване.

В резултат на няколкогодишните преговори между варненски търговци и общественици със съответните органи на Министерския съвет в началото на 1893 г. официално е одобрен от Народното събрание Законът за създаване на БТПД.[70]

В устава на новосъздаденото дружество се посочва основната му цел „Купуването и употребяването за морска навигация два или повече парахода, които да свържат българските портове по Черно море помежду си и с Цариград.“ Основният капитал се определя в размер на 2 000 000 лева, разпределен в 5 000 акции по 400 лева. Държавата изкупува 25%

от акциите на стойност 500 000 лева. При продажбата на акциите се изкупуват всичко 3672 на обща стойност 1 468 000 лева. В резултат на това държавата се оказва най-големият акционер с повече от 34% от основния капитал. Останалите акционери на БТПД са предимно търговци и индустриалци от град Варна.

Според първоначалния договор между държавата и дружеството тя се задължава да изплаща ежегодно субсидия в размер от 9% от основния капитал. Въпреки че основният капитал не достига предвидената горна граница, субсидията запазва първоначално определения размер от 180 000 лева годишно. От 1904 г. дружеството започва да получава и допълнителна премия от 50 000 лева годишно за всеки новозакупен кораб. През 1907 г. окончателно се преминава към изплащането на субсидия, чийто размер зависи от пропътуваните мили. Последната система на субсидиране с някои незначителни промени се запазва до 1940 г.

Срещу получаваната държавна субсидия дружеството се задължава да пренася безплатно пощата и държавните служители, войски и военни товари с 50% намаление.[71]

След създаването на дружеството неговият пръв председател Велико Христов отпътува за Англия заедно с правителствения делегат мичман I ранг Станчо Димитров за поръчването на два товаро-пътнически парахода. През юни 1894 г. в корабостроителницата „Ричардсон и сие“ в град Нюкасъл е завършен първият български кораб „Борис“ с 2000 т водоизместимост и 869 бр.р.т. Няколко месеца по-късно е спуснат на вода и вторият кораб за БТПД „България“ с водоизместимост 2276 т и 1107 бр.р.т. [72]

До 1913 г. дружеството закупува още четири парахода. През 1902 г. е доставен английският кораб „Нумидия“ с 1819 бр.р.т. Под български флаг той пътува под името „Варна“. За обслужване на българското крайбрежие през 1904 г. е закупен корабът „София“ (бивш „Панормис“) с водоизместване 560 т и 255 бр.р.т. През следващата година отново на старо е доставен параходът „Девония“, преименуван на „Кирил“, с водоизместване 650 т и 510 бр.р.т.[73] Прави впечатление, че след закупуването на два нови кораба, от началото на века дружеството се ориентира изключително към закупването на стари корита. Причината е в новото премиране на новозакупен кораб от 1904 г. След 1907 г. с въвеждането на нов начин на субсидиране се спира закупуването на стари кораби. Последният кораб, закупен от дружеството до Първата световна война, е построеният в Италия през 1913 г. „Фердинанд“. Той има 3094 т водоизместимост и 1994 бр.р.т и е най-големият български кораб до Първата световна война.[74] Към 1914 г. дружеството разполага с 6 парахода с общо 6554 бр.р.т. Въпреки големите трудности е поставено началото на създаването на български морски търговски флот.

При експлоатацията на новозакупените плавателни съдове ръководството на БТПД се сблъсква с трудности от най-различно естество. Трябва да се посочи липсата на какъвто и да било опит у нас в организирането на дейността на подобен род предприятия, както и силната конкуренция от страна на утвърдените морски компании на Австро-Унгария, Англия, Франция, Гърция и други, които обслужват почти целия морски трафик в Черно и Средиземно море. Също така липсата на кадри със съответно образование и корабоплавателен опит. Дружеството се принуждава първоначално да набира целия команден състав от средите на далматинци, а екипажа – от гръцки моряци. От края на 90-те години постепенно на корабите на БТПД започват да се наемат и българи. Първоначално като помощници, а впоследствие и като команден състав, те започват да изместват чуждестранните екипажи. Едва след Балканските войни екипажите на корабите са изцяло съставени от български моряци.[75]

Вследствие на всички тези трудности, които БТПД е принудено да преодолява при организацията на дейността си, то не реализира почти никакви печалби. Само благодарение на ежегодните държавни субсидии не се стига до банкрут на дружеството. На няколко пъти частните акционери са готови да се откажат от участието си в БТПД и предлагат на държавата да изкупи техния дял. Виждайки големите трудности, с които ще се сблъска с организирането на корабоплаването, държавата отказва да одържави БТПД по подобие на БДЖ и пристанищата.[76]

Въпреки затрудненията от организационен и финансов характер до голяма степен дружеството успява да постигне целите, заради които е създадено. С първите си два кораба то поема обслужването на черноморските ни пристанища и търговията с Турция през Цариград. С останалите плавателни съдове от началото на века се откриват архипелагската линия, обхващаща островите в Егейско море и Пирея, а също и Египетската линия до град Александрия. Отделни рейсове се организират и до западносредиземноморските пристанища на Франция и Италия.[77]

Към 1910 г. с корабите на дружеството се превозват 14% от износа и около 8-9% от вноса ни по море. Вследствие на това бързо спадат навлата по линиите, обслужвани от плавателните съдове на дружеството. Според отчетите на Управителния съвет навлата за различните товари по линията Варна–Цариград спадат до 4–8 пъти. За 1 тон брашно – от 20 на 2,60 лева, жито в торби – от 16 на 2 лева, манифактура – от 20 на 5 лева, глава едър рогат добитък – от 20 на 5 лева и т.н.[78] Това спомага за засилване на конкурентността на българските стоки. Износът на селскостопански произведения, добитък, кожи, манифактура и други нараства.

По време на Балканските войни и Първата световна война корабите на БТПД превозват боеприпаси, храни и различни материали за нуждите на българските войски. По щастливо стечение на обстоятелствата до края на войните не е потопен нито един от неговите кораби.

След капитулацията на България корабите на БТПД са реквизирани за нуждите на френската флота, тъй като държавата е собственик на част от акциите. Близо две години България остава без собствен търговски флот. При превозите на войски и товари за окупационните армии на Антантата в Крим и Одеса след сблъсък с руския кораб „Кронщад“ е потопен първият български кораб „Борис“. През ноември 1920 г. останалите пет кораба са върнати на БТПД в твърде тежко състояние вследствие на жестоката експлоатация. От френска страна не се изплащат нито наемите за използването на плавателните съдове, нито обезщетение за потъналия „Борис“. В резултат на това дружеството изпада в тежка финансова криза. Необходими са значителни средства за поддръжка н остарелите кораби, които дружеството няма откъде да набави.[79]

След връщането на корабите правителството на Александър Стамболийски започва проучването на условията, при които да се поднови договорът между държавата и БТПД. З целта през 1921 г. е създадена специална комисия в състав Андрей Ляпчев, Кирил Попов – директор на дирекцията н статистиката, Любен Божков – директор на пристанищата, началника на отдела за държавните дългове д-р Стоянов, професор Александър Цанков и други, която изработва нов проектодоговор. Неговата цел е да се освободи дружеството от прекаленото опекунство от страна на държавата. Според новия устав дружеството се ръководи от шестчленен управителен съвет, като право на глас получава и директорът. Ликвидира се длъжността на постоянен и платен правителствен делегат. Срещу дела си в капитала на дружеството държавата получава право на 100 гласа (срещу повече от 400 гласа на частния капитал). Едва през 1934 г. с новата промяна на договора държавата получава правото да използва всичките си 250 гласа, които ѝ дават притежаваните 1250 акции. Запазва се премирането на изминалата миля, като горната граница се фиксира на 19 250 000 лева. В някои години на дружеството се предоставят и по-големи субсидии. Срещу предоставяната субсидия държавата си запазва правото на върховен контрол върху дейността на дружеството, покупко-продажбата на кораба и други.[80]

От 1920 г. се променя и системата на застраховка. Дотогава корабите на БТПД се застраховат към английския „Лойд“ срещу 5% от стойността им. През юни 1921 г. се приема специален закон, според който гаранциите и рискът при евентуално потъване на някой от корабите се поемат от българската държава. По такъв начин тя действа вече като акционер, публична власт и застраховател на БТПД. Със сумите, отчислявани за застраховки, се създават два нови фонда на дружеството – „Застраховка на дружествените кораби“ и „Подновяване и постройка на нови кораби“. БТПД се задължава в края на всяко тримесечие да внася по специална сметка в Българска земеделска банка размера на застраховките по тарифите на английския „Лойд“, но обърнати в левове по курса на деня. Сметката е блокирана. По нея могат да се теглят суми само с разрешение на министъра на железниците, пощите и телеграфите. Теглените суми могат да се изразходват само за разходи вследствие на частни и общи аварии, претърпени от корабите, или да се използват за закупуване на нови кораби. Благодарение на сумите, отчислявани в двата фонда, дружеството успява да поддържа в изрядно състояние плавателния си парк и да започне проучването за изкупуване на нови кораби.[81]

Съществено се изменя и системата за разпределение на печалбите. Утвърждава се положението, че дивидентите, изплащани на акционерите, не трябва да надминават 12% от стойността на една акция, или сумата от 48 лева. Вследствие на повече от трийсеткратното обезценяване на лева след войната печалбата, получавана като дивидент от собствениците на акции, има символичен характер. Пазарната стойност на акциите на БТПД през 20-те години надминава 6000 лева, което много по-вярно отговаря на реалната им стойност. Същевременно за възнаграждение (тантием) на Управителния съвет се определя 14% от чистата печалба на дружеството. Новите положения на договора с държавата и в устава на БТПД засилват борбите между частните акционери. Повечето от дребните акционери, реализиращи твърде скромни печалби, постепенно продават акциите си и ликвидират участието си в дружеството. Голямата част от акциите се концентрира в ръцете на няколко крупни акционери. В началото на 30-те години четиримата най-големи акционери притежават общо 991 акции (съответно един с 358 акции, един със 194 акции, един със 189 и един със 150 акции) – или около 40% от акциите извън тези, собственост на държавата. От другата страна са неколкостотин акционери с по-малко от 5 акции или без право на глас в управлението на дружеството.[82] Между едрите акционери се повеждат ожесточени борби за избирането им в Управителния съвет, гарантиращо им значителни печалби благодарение на държавните субсидии. Същевременно и двамата правителствени делегати в Управителния съвет често се назначават не според квалификацията и умението им да ръководят подобно предприятие, а според приближеността им до министрите в правителствените кабинети. Типична практика в работата на управителните съвети през 20-те години са честите заседания, за да получават полагащите им се заседателни пари. Освен това си гласуват постоянни командировки до София, за да получават командировъчни. Проверителният съвет по принцип се избира от хора, близки на Управителния съвет. На отчетните общи събрания той поднася данните за дейността на БТПД, предоставени му от Управителния съвет, при това напълно безкритично. Това е съвсем естествено, защото и те очакват да бъдат избрани в следващия съвет. През 20-те и началото на 30-те години БТПД се прочува с непрекъснатите скандали около провеждането на избора за Управителен съвет, както и с отношението между неговите членове. През 20-те години корабите на БТПД често бездействат поради липса на товари. Причината е неспособността на Управителния съвет да изпълнява преките си функции.[83]

Опитите на държавата да стабилизира дейността на дружеството, чрез намаляването на тантиемите на Управителния съвет на 12,5% и увеличаване на дивидента за притежавана акция от 48 на 250 лева, не се оказват резултатни. Прилагаме сведения за разпределение на чистата печалба за 1922 и 1932 г.

За 1922 г.

А. 25 % запасен фонд	965 066 лева
Б. 14 % тантиеми на управителния съвет	540 433 лева
В. 1,5 % тантиеми на проверителния съвет	57 904 лева
Г. 4 % тантиеми на чиновниците	154 411 лева
Д. 12 % дивидент на акциите	176 256 лева
Е. Остатък към фонд „Подновяване и постройки“	1 966 193 лева
Чиста печалба за годината	**3 860 268 лева**

За 1932 г.

А. 3672 акции по 250 лева дивидент	918 000 лева
Б. 20 % тантиеми на персонала	300 000 лева
В. 12 % тантиеми на управителния съвет	180 000 лева
Г. 1,5 % тантиеми на проверителния съвет	22 500 лева
Д. 5 % запасен фонд	75 000 лева
Неделим остатък към запасен фонд	4 500 лева
Всичко печалба	**1 500 000 лева**

Концентрацията на акциите продължава, въпреки че от посочените данни се вижда рязкото увеличаване размера на дивидента за 1932 г. През същата година най-крупният акционер в БТПД е габровският индустриалец Пенчо Семов. През 1934 г. той решава да ликвидира участието си в дружеството, предлагайки на държавата да откупи акциите по пазарната им стойност. Все още в Дирекцията на пристанищата няма изработена позиция по въпроса за одържавяването на БТПД. Повечето висши служители в Дирекцията, а оттам и ръководители на корабоплаването, като инж. В. Морфов, инж. Л. Божков, П. Каракунев и други, косвено подкрепят смесената форма на управление на БТПД. Познавайки добре недостатъците на държавното администриране, те се опасяват, че при пълно одържавяване на дружеството евентуалните неуспехи могат да бъдат още по-големи. Правителството на Народния блок отказва да закупи акциите на Пенчо Семов, което би му дало водещи позиции в БТПД.[84]

Междувременно борбите между акционерите на БТПД завършват към 1934 г. със закупуването на почти всички частни акции от най-големия варненски индустриалец Асен Николов. Той е собственик на най-голямата българска памукотекстилна фабрика „Текстил“ и на стопанства за отглеждане на птици и добитък. Като крупен износител той се нуждае от собствен превоз за износа на птици и добитък. Освен това притежаването на БТПД му осигурява и необходимата валута за внос на суровини в предприятието му. През 1938 г. на общото събрание на дружеството той представя 1605 акции, срещу 1250 на държавата и 817 на останалите частни акционери. При това над 300 акции, загубени или унищожени, не са представени на събранието. В резултат на пълното надмощие на Асен Николов, с изключение на двамата държавни представители, останалите членове на Управителния съвет са негови довереници: председателят – частният доцент Светослав Греков, адвокатът Лука Доросиев, братът на Асен Николов – Иван Николов, и Иван Дряновски – директор на фабриката му „Текстил“.

Така в средата на 30-те години се ликвидира идеята за създаване на национално акционерно дружество в морското корабоплаване. На практика БТПД се превръща в еднолично владение на Асен Николов. Същевременно, според договора с държавата, то продължава да се ползва с всички привилегии, предоставени от нея. От друга страна, преминаването на ръководството на предприятието в ръцете на едно лице спомага за прекратяването на непрекъснатите вътрешни борби и подобряване на организацията на дейността му. За съвсем кратък срок организационното укрепване довежда до стабилизирането му и във финансово отношение. Примерно се спират командировките на членове на Управителния съвет до София. Вместо тях се изпращат чиновниците от дружеството, които свършват възложените им задачи по-бързо и с по-малко разходи. През 1936 г. се започва строеж на административната сграда на параходното дружество. Тържественото ѝ откриване е на 1 май 1937 г.[85]

От своя страна държавата, виждайки, че идеята за всенародно корабоплавателно дружество под нейна егида е напълно компрометирана, започва да търси пътища за защита на своите права в управлението на БТПД. Дори като евентуален вариант се възприема възможността да се пристъпи към цялостното му одържавяване.

Тази позиция на държавата се засилва след Деветнайсетомайския преврат от 1934 г., когато новото правителство възприема виждането за засилване ролята на държавата в стопанското развитие на страната. Още през лятото на 1934 г. във Варна пристига висш държавен служител, за да проучи възможността за евентуално одържавяване на БТПД. Падането на правителството на „Звено“ и липсата на парламентарен живот в страната временно довеждат до спадане на критиките срещу БТПД.[86]

След свикването на XXIV обикновено народно събрание през 1938 г. настроението срещу БТПД се проявява с нова сила. Пръв изразител на общественото мнение става народният представител от Варна Никола Стамболиев. В своето изказване той посочва, че БТПД е единственото параходно дружество у нас, следователно на него трябва да се гледа като на национален институт. Предложението му за етатизация (одържавяване) на дружеството е подкрепено от народните представители Сирко Станчев, Васил Чобанов, Парашкев Забунов, Михаил Доксузов, Никола Сакаров и др. По предложение на министъра на железниците, пощите и телеграфите М. Йовев Министерският съвет взема по принцип решение да се откупят още 700 акции, с които държавата да получи надмощие в управлението на БТПД. В резултат на взетото решение ежегодната субсидия, изплащана на БТПД, не е предвидена в съответния бюджет.[87]

Частният капитал, в отговор на правителственото решение за спиране на субсидията, предприема широка офанзива. Издадено е богато илюстровано издание, в което се възхвалява значението на БТПД за развитието на морското корабоплаване и международна търговия. Към държавата е отправено контрапредложение. Ако въпреки всичко се приеме закон за етатизацията на дружеството, се изисква да се намери подходяща форма, така че да не бъдат ощетени частните акционери. Според авторите на предложението реалната стойност на една акция възлиза на 56 961 лева (докато пазарната ѝ стойност е 5–6 пъти по-ниска) и предлагат да бъдат откупени на тази цена.[88]

Натискът от страна на частния капитал довежда до законопроект за отпускането на половината от спряната държавна субсидия в размер на близо 10 милиона лева. Въпреки протестите на част от народните представители законопроектът е утвърден. С разпускането на XXIV народно събрание през 1938 г. постепенно дебатите около етатизирането на БТПД започват да затихват.

При свикването на XXV народно събрание през пролетта на 1940 г. опозиционните представители още веднъж повдигат въпроса за етатизацията на БТПД, но предложението е отхвърлено от правителственото мнозинство. В края на септември 1940 г. министърът на финансите Д. Божилов от кабинета на Богдан Филов заявява, че проектът за етатизация на БТПД не ще бъде поставян на по-нататъшно обсъждане „... поради особените времена, които преживяваме“.[89] Частният капитал излиза победител в борбата с държавата за етатизацията на дружеството.

След като от 1920 г. дружеството възобновява дейността си, то се сблъсква с все по-големи затруднения поради износеността на корабния парк. Касата е празна. Новосъздадените фондове за закупуване на плавателни съдове разполагат с твърде оскъдни средства. Дружеството е принудено да заделя все по-големи суми за ремонти на корабите си в чужди корабостроителници. През 1926 г. с участието на БТПД е създадено АД за строеж и ремонт на кораби, локомотиви и вагони, съкратено „Кораловаг“. Въпреки големите надежди, които му се възлагат, то донася само загуби за БТПД. През 1936 г. параходното дружество ликвидира участието си в него.[90]

Поради различни причини корабите на БТПД започват да излизат от строя. От 1926 г. е изваден от експлоатация поради негодност параходът „София“. След неколкогодишен престой на кея той е продаден през 1930 г. на гръцки корабопритежатели и завинаги напуска българските води. През 1929 г. вследствие на сблъскването с гръцкия кораб „Хриси“ в Мраморно море потъва и корабът „Варна“. Поради непрекъснатите загуби, които носи на дружеството, през 1933 г. корабът „Кирил“ е продаден за 1200 лири на турски корабособственици. След основен ремонт той е използван по линията между Цариград и черноморските ни пристанища.[91] От параходите, закупени до Първата световна война, остават да действат под български флаг единствено „България“ и „Фердинанд“.

Още от началото на 20-те години Управителният съвет започва да търси възможности за попълването на корабния парк. През 1921 г. френските власти му предлагат като компенсация за потопения „Борис“ парахода „Ялта“. Ръководството на дружеството отказва да го приеме като неравностоен на техния загубен кораб. Въпреки неколкогодишните съдебни дирения те не получават нито нов кораб, нито парична компенсация.[92]

За подсилване на египетската линия през 1923 г. представители на БТПД започват проучвания за закупуване на нов товаро-пътнически кораб. Средствата се предвижда да бъдат набавени чрез сключване на заем с чуждестранни банки, като държавата трябва да поръчителства за дружеството. Тъй като правителството отказва да стане гарант, покупката се проваля.[93]

След бракуването на „София“ крайбрежният трафик е поет от кораба „Кирил“. Скоро се установява, че замяната не е особено удачна и той не може да обслужва пълноценно трафика между черноморските ни пристанища. Това принуждава ръководството на БТПД през 1927 г. да организира търг за доставката на нов кораб за крайбрежно плаване. Търгът е спечелен от германска корабостроителна фирма от гр. Рендсбург. На 14.V.1928 г. новопостроеният кораб пристига във Варненското пристанище. Той получава името „Евдокия“ и има водоизместване 963 тона и товароподемност 300 тона.[94]

Същата година е закупен на старо и параходът „Корнеолия“ от италианската фирма „Лойд Триестино“. След пристигането му в България той е преименуван на „Бургас“. Новият кораб за БТПД е с товароподемност 3315 т и 2941 бр.р.т.[95]

Преди световната криза БТПД разполага с 4 плавателни съда с 6975 т товароподемност и 6350 бр.р.т. В сравнение с довоенния период броят на корабите е намален с два, като техният тонаж се запазва на същото ниво.

През следващите години, въпреки острата нужда от плавателни съдове за обслужване на външната ни търговия, нови кораби не се закупуват. Причините са от различно естество. На първо място е влиянието на световната криза от 1929–1934 г. върху икономиката на България. На второ място е необходим известен период за възстановяване на фондовете за закупуване на нови кораби, изчерпани почти напълно с купуването на „Евдокия“ и „Бургас“. На трето място са борбите в Управителния съвет, които спъват неговата дейност. Въпреки че на няколко пъти се водят преговори за доставка на нови кораби, цели пет години след пристигането на „Бургас“ не е закупен нито един кораб.

Със стабилизиране на управлението на дружеството в ръцете на Асен Николов се започва процес на бързо увеличаване на корабния парк на БТПД. През есента на 1938 г. от френската параходна компания „Фресине“ се закупуват два почти еднотипни товаро-пътнически кораба. Първият от тях, бившият „Феликс Фресине“, построен през 1919 г. в Марсилия, е докаран през октомври 1933 г. във Варна. Тук той е преименуван на „Княгиня Мария-Луиза“. Той има товароподемност 5075 т и

3811 бр.р.т. Няколко месеца по-късно пристига и вторият кораб „Луи Фресине“, построен през 1911 г. Той е кръстен с името „Балкан“. Неговите технически характеристики са близки с тези на „Княгиня Мария–Луиза“ – товароподемност 5030 т и 3862 бр.р.т.[96]

През 1935 г. е закупен и бившият германски параход „Айзенах“. Построен през 1922 г., той е използван за поддържане на линия между Германия и Южна Америка. БТПД успява да го закупи благодарение на значителната субсидия, отпусната от българското правителство. С български флаг той пътува под името „Родина“. „Родина“ е най-големият плавателен съд, който притежава България за целия период до 1944 г. Неговите технически данни са водоизместване 9700 т и 4158 бр.р.т.[97]

През 1937 г. в Германия са поръчани нови два еднотипни кораба. Те са построени в корабостроителницата „Нептун“ в град Рощок. Първият е завършен още същата година и получава името „Варна“, а вторият – през следващата година и е наименуван „Шипка“. Двата кораба имат товароподемност по 3050 т и 2146 бр.р.т. Хладилните им инсталации могат да поемат до 400 тона товари. „Варна“ и „Шипка“ са едни от най-модерните и бързоходни кораби, плаващи в Черно и Средиземно море преди Втората световна война.[98]

Преди Втората световна война БТПД разполага с общо 9 парахода, от които „Евдокия“ е предназначен за крайбрежно плаване в Черно море, „България“, „Фердинанд“, „Бургас“, „Варна“ и „Шипка“ – за поддържане на линиите в Средиземно море и „Мария Луиза“, „Балкан“ и „Родина“ – за рейсове в Атлантическия океан. Товароподемността на корабния парк на дружеството достига до 30 368 т и 25 838 бр.р.т. Местата са за 308 пасажери. Общата стойност на корабите се изчислява на 192 500 000 лв.[99]

До 1939 г. БТПД се утвърждава като единственото параходно дружество у нас, разполагащо със съвременни плавателни съдове. Неговите 9 парахода разполагат с над 90% от тонажа на всички плавателни съдове под български флаг за периода между двете световни войни. В сравнение с периода отпреди Първата световна война корабите на дружеството се увеличават от 6 на 9, докато тонажът им нараства от 6354 бр.р.т на 25 863 бр.р.т, или повече от 4 пъти. Като цялото увеличение на тонажа е реализирано в периода между 1933 и 1938 г.

В резултат на увеличаването на броя на плавателните съдове и техния тонаж бързо нараства и броят на обслужващия ги екипаж. От 140 човека, заети през 1920 г., към 1938 г. техният брой се удвоява и достига до 294 човека. Освен тях в управлението на Варна са ангажирани още 33 служители. Дружеството поддържа 8 агенти в българските и 86 агенти в чуждестранните пристанища, посещавани от неговите кораби.[100]

И след 1920 г. сериозен проблем пред българското корабоплаване остава подготовката на висококвалифицирани кадри. От 1924 г. към флота се организират 4-годишни капитански курсове с по 4 ученици.[101] От 1931 г. към Машинното училище във Варна се открива специална паралелка с 11 ученици (от общо 46 курсанти, приети през същата година), които се подготвят за бъдещи навигатори.[102] Освен това се създава и специална комисия в състав: началника на отдел „Корабоплаване“, началника на Варненското пристанище, инженер-механик от военния флот и капитан далечно плаване, която след полагането на специален изпит признава на кандидата найниската капитанска степен. Изискванията към него са да има завършено средно образование и определен стаж в морското корабоплаване. Подобни комисии се създават за освидетелстване и на техническия състав към корабите.[103]

Въпреки опитите да се подготвят достатъчно кадри за морското ни корабоплаване до 1939 г. то продължава да изпитва остра нужда от квалифициран команден състав. През 1940 г. нашето морско корабоплаване разполага само с 11 коменданти, от които трима поради напреднала възраст са вече уволнени.[104] В случай на злополука, болест или поради друга причина, която да извади от строя някого от тях, дружеството няма с кого да го замени.

През 1921 г. при сключването на новия договор между държавата и БТПД се уточняват и линиите, които ще се обслужват от корабите на дружеството. Регламентира се и минималният брой рейсове, които трябва да се пропътуват по всяка линия годишно. Общо дружеството се задължава да поддържа със своите кораби четири редовни линии:

1. Крайбрежна – Варна–Бургас–Ахтопол
80 рейса годишно
2. Цариградска – Варна–Бургас–Цариград
44 рейса годишно
3. Архипелагска – Варна–Егейските острови–Пирея
24 рейса годишно
4. Египетска – Варна–Александрия–пристанищата на Палестина и Ливан
12 рейса годишно[105]

Износът на България в периода след войните е насочен към три основни района: I. Страните от Източното Средиземноморие. II. Страните от Западното Средиземноморие. III. Страните край Атлантика и Балтийско море. Според договора си с държавата корабите на БТПД обслужват търговията ни по море изключително с Източното Средиземноморие. За другите два района трафикът е поет изцяло от чужди параходни компании. Тъй като в първите следвоенни години основно място в българския износ заемат страните от Източното Средиземноморие, то съответно и дейността на БТПД е твърде удачна. Въпреки че традиционният ни пазар за селскостопански стоки в Цариград постепенно запада и губи значението си, неговото място до голяма степен е поето от Гърция. От 1924 г. тя се превръща в най-големия пазар на селскостопанска продукция и брашна от България. На свой ред гръцкият пазар след 1928 г. също започва да губи значението си за българския износ, където нашата страна все повече е измествана от Румъния, Югославия и САЩ. През 20-те години най-успешно се развива търговията ни с Египет и Палестина, но износът към тези страни не може да компенсира загубата на турските и гръцките пазари. В резултат на това рязко спада значението на Източносредиземноморския район в износа по море на България. Това можем да проследим от следната таблица:[106]

Таблица 5

Относителен дял от износа на България в главните морски райони за 1921 и 1928 г.

Години	РАЙОНИ		
	Източносредиземноморски	Западносредиземноморски	Атлантически
1921	63,5 %	12,8 %	13,2 %
1928	27,2 %	16 %	52,5 %

В годините на кризата значението на страните от Източното Средиземноморие в износа на България намалява още повече. През 1931-1933 г. там се реализира едва 6% от износа по море, докато в Западносредиземноморския район се изнася около 20%, а в Атлантическия район – вече около 65% от износа ни.[107]

При вноса винаги водещо значение са имали страните от Атлантическия район, откъдето през 20-те години се докарват над 54% от всички стоки. На второ място са страните от Западното Средиземноморие с около 16,5% и на трето място са страните от Източното Средиземноморие само с около 8%. През 30-те години почти целият внос на България се реализира от Атлантика и Балтийско море и в значително по-малка степен – от Западното Средиземноморие. Вносът от Източносредиземноморския район вече почти няма практическо значение за външната търговия на страната.[108]

В резултат на западането на търговията ни със страните, до които поддържат линии корабите на БТПД, се стига до непълноценното използване на корабния парк. Често пъти корабите пътуват полупразни, особено при връщането им към България. Търси се отчитането и на пропътувани мили, за да се отчете изпълнението на договора с държавата и да се получи годишната субсидия. Единствено Египетската линия оправдава поддържането на редовен морски трафик в Източното Средиземноморие с корабите на БТПД. Поради намаляване на търговията с този район в края на 20-те години корабите на БТПД покриват вече 44% от износа за Турция, 56%

Стабилизира се и мястото на БТПД в морската търговия на България. Според статистическите данни за периода между двете световни войни дружеството участва в износа ни с между 7% и 35% за отделните години, или с около 14–15% средногодишно. Във вноса участието му е значително по-малко. В отделните години то варира между 3,3% до 27%, или средногодишно не надминава 10%.[119] При морските превози на български стоки БТПД е изпреварвано за изследвания период от параходните компании на Италия и Англия.

Въпреки че за периода 1935–1939 г. основно място в дейността на БТПД заема вече обслужването на най-далечната Атлантическа линия, показателите за мястото му в морската търговия на България са значително по-високи от средните за периода между двете световни войни. Съответно БТПД извършва 21% от износа и 19,5% от вноса ни по море.[120] Това е сравнително добър показател за периода, тъй като и развитите морски държави обикновено покриват средно 50% от морската си търговия със собствени кораби. Според мненията на специалистите, като се имат предвид колебанията в износа и вноса на страната за отделните години, както и нарастването на дела на търговията ни по суша и Дунав, с още 3–4 големи кораба от типа на „Родина“ БТПД може в оптимален размер да обслужва външната ни търговия, осъществявана по море.

Значително се подобрява и финансовото положение на дружеството. През 1939 г. е реализирана чиста печалба 5 286 766 лева, а през 1940 г. – 11 573 753 лева. Най-високият размер, достигнат през цялата история на БТПД.[121]

Като цяло развитието на БТПД в периода между двете световни войни е успешно. Неколкократно е увеличен корабният тонаж, с който разполага дружеството. Българските кораби достигат до повечето страни в Европа, с които поддържаме търговски отношения. В последните години преди Втората световна война дружеството се стабилизира и във финансово отношение, реализирайки значителни приходи в чужда валута за държавната хазна. Неговата дейност стимулира износа на България към различни райони на Средиземно море и Атлантика. Най-важната страна от неговата дейност си остава нарушаването на монопола на чуждите параходни компании при превозите на български стоки. В резултат на това на българските търговци са спестени огромни суми от заплащането на монополно високите навла, които се опитват да налагат чуждите параходни компании.

❖❖❖

13

След избухването на Втората световна война условията за превозите по море се влошават поради бойните действия в Атлантика и в Средиземно море. Управителният съвет на БТПД, оценявайки неблагоприятната обстановка за дейността на дружеството, предлага на МЖПТ да се прекрати корабоплаването с български кораби извън Черно море. От август 1940 г., със засилването на бойните действия в Средиземно море, всички български кораби са върнати във Варненското пристанище и основно ремонтирани. От есента на 1940 г. те поемат обслужването на търговията между България и СССР, както и превозите между Северна Добруджа и българските пристанища.[122]

След присъединяването на България към Тристранния пакт от германска страна започва да се оказва силен натиск върху българското правителство за предоставяне на корабите на БТПД в услуга на германските морскотранспортни служби. С постановление на Министерския съвет от 29.IV.1941 г. инвентарът, корабите и обслужващите ги екипажи са милитаризирани. Управителният съвет на БТПД сключва договор с германското флотско командване. Според договора на германското флотско командване „Юг“ се дават под наем за една година корабите „Княгиня Мария-Луиза“ и „Бургас“ срещу дневен наем съответно от 36 000 и 33 000 лева. Скоро след това на германския флот е предоставен и корабът „Цар Фердинанд“.[123] От август 1941 г. с разпореждане на министерството на войната на германските служби в Бяло море се дава и корабът „България“, който преминава и под германски флаг.[124]

От 4.VI.1942 г. договорът с Германия се подновява, като за едногодишен срок им се дават под наем корабите „Евдокия“, „Цар Фердинанд“, „Бургас“ и „Балкан“. Въпреки протестите на ръководството на БТПД договорите се продължават и през следващите 1943 и 1944 г. Българските екипажи продължават да обслужват корабите, дадени под наем, с изключение на „Евдокия“, който се обслужва от германски екипаж. За нуждите на българското корабоплаване остава само корабът „Варна“ за превози на храни и товари в Черно море. От лятото на 1942 г. и той е предаден на германския флот. Така до лятото на 1942 г. България остава без големи плавателни съдове. Германската страна изплаща определен наем и се задължава срещу всеки потопен кораб да връща еднотипен такъв. Твърде скоро германците започват да изплащат твърде нередовно сумите от наема. За целия период германските задължения достигат до няколко десетки милиони левове.[125]

Противоречиво е отношението на частния капитал към предоставянето корабите на дружеството на германския флот. Първоначално те са удовлетворени от реализираните високи приходи чрез получаваните наеми. Твърде скоро с потопяването на някои от корабите и забавянето на изплащането на наемите настъпва разочарование и опасение за бъдещето на БТПД. В края на 1942 г. изтича и срокът на последния договор между държавата и БТПД от 1936 г. Фактическият собственик Асен Николов се обръща с конкретно предложение към министъра на железниците, пощите и телеграфите за ликвидация и подялба имуществата на БТПД. Държавата трябва да получи всички оцелели кораби и недвижимото имущество, докато частните акционери искат за себе си ценните книжа и архивите, а също и очакваните компенсации за потъналите дотогава три български кораба. При създадената ситуация обаче държавата отказва да приеме ликвидацията на дружеството и подялбата на имуществото. Асен Николов и останалите частни акционери предприемат различни машинации за ликвидиране на дружеството. В крайна сметка те излизат неуспешни, като се запазва старата форма на собственост.[126]

Частният капитал не случайно води тази упорита борба за ликвидирането на участието си в БТПД и против предаването на корабите под наем на германския флот. Докато в годините на Първата световна война БТПД щастливо приключва дейността си без загуби на плавателни съдове, то през Втората световна война е унищожен целият му корабен парк, закупуван в продължение на десетилетия.

Първата жертва на войната е корабът „Княгиня Мария-Луиза“. На 27.V.1941 г. параходът, натоварен с немски авиобомби, се швартова на кея на гръцкото пристанище Пирея. На 30.V.с.г. в хамбарите избухва пожар. Той причинява детонация на боеприпаси и гибелта на кораба. Загиват седем души от екипажа. Официалното становище на проведеното следствие е, че това е диверсия на гръцките партизани.[127]

До края на 1941 г. потъват още два кораба на БТПД. Началото на бойните действия в Черно море се характеризира със сложната минна обстановка, създадена по нашето крайбрежие от българските ВМС, Германия и Румъния, от една страна, и противостоящите им съветски военноморски сили. На 15 септември, натъквайки се на съветска минна преграда, потъва най-новият и модерен български кораб „Шипка“. Загиват двама души. Минното заграждение е поставено от съветската подводница Л-4 с командир капитан-лейтенант Поляков. Само няколко дена по-късно на 19 септември параходите „Родина“ и „Балкан“, охранявани от два торпедни катера, излизат от Варна и се насочват на юг. Същия ден в 20,46–20,48 часа, отново вследствие сблъсък с две мини, потъва и най-големият български кораб „Родина“. Загиват четирима човека от екипажа.[128]

През 1942 г. вследствие взетите предохранителни мерки – съпровождането на товарните кораби от военни конвои – не се допускат нови загуби на кораби.

От 1943 г. с активизирането на подводните флоти на съюзниците в Средиземно и Черно море загубите на плавателни съдове бързо започват да се увеличават. През август „Варна“ е използван като транспорт на румънската и немската сухопътна групировка в Севастопол. Той влиза в конвоя „Хермелин“, който е много силно охраняван от румънски и германски военни кораби. На 20 август корабът „Варна“ е атакуван от съветската подводница Д-4 с командир капитан-лейтенант Трофимов. В резултат на торпедно попадение детонира превозваният боезапас. При потъването на кораба загиват 32-ма човека от 37-членния екипаж.[129]

Интересна е съдбата на „България“. След неговата мобилизация той е получен от немската групировка на ВМС в Егейско море. Под немски флаг той е използван като минен заградител. Корабът е атакуван двукратно от подводни сили на британците. На 8 октомври 1943 г. южно от остров Аморгос в Егейско море е атакуван от британската подводница „Ънрули“ с командир капитан-лейтенант Файф и потопен.[130]

На 14 декември 1943 г. въглевозът „Балкан“ отплава от Варна за Солун. В Егейско море той влиза в състава на конвой. На 17 декември 1943 г. край о. Лемнос е неуспешно атакуван от полската подводница „Сокол“ с командир капитан III ранг Козиолковски. Изстреляните четири торпеда минават встрани от целта. На 23 декември 1943 г. конвоят е повторно атакуван, този път край Мудрос, от британската подводница „Спортсман“ с командир капитан-лейтенант Р. Гейтхауз. Последното трето торпедо в залпа поразява „Балкан“. При потъването загиват трима от екипажа.[131]

В началото на 1944 г. БТПД остава само с три кораба, два от които се намират в Средиземно море. През лятото на 1944 г. със съветска авиобомба е тежко ударен и корабът „Евдокия“. Германските части успяват да го извадят и довлекат до румънското пристанище Браила, където го изоставят.[132]

При почти пълното ликвидиране на българския търговски флот през лятото на 1944 г., правителството на Иван Багрянов предявява законните си претенции пред германската страна за възстановяването на загубите чрез предоставянето на равностойни плавателни съдове. Германските власти предоставят на БТПД военните транспорти „Франкфурт“ и „Гантер“ – 500-тонни, товарния кораб „Йохана“ – 2500 тона, а по-късно те предават още два плавателни съда, приспособените за танкери „Елбинг“ – 5700 тона, и „ТБ-1“ – 300 тона.[133] След приключването на бойните действия България не успява да запази нито един от предадените ѝ кораби.

До 9.IX.1944 г. оцеляват само корабите „Фердинанд“ и „Бургас“, но те се намират извън Черно море и правителството няма възможност да ги прибере в черноморските ни пристанища. В първите дни на септември екипажите им ги изоставят и се прибират по суша във Варна. По данни, получени след завършването на войната от Съюзническата контролна комисия и британското адмиралтейство, корабът „Бургас“ е бил потопен пред входа на Солунското пристанище, за да пречи на евентуален десант на съюзниците.[134]

През 1944 г. корабът „Фердинанд“ плава под немски флаг и с немски екипаж в Егейско море. Той е използван като плаваща болница при евакуацията на групата армии „Егея“ от Додеканезките острови и о. Крит. Германските плавателни съдове в този район са подложени на непрекъснати атаки през есента на 1944 г. от английски и френски подводници. На 2 октомври 1944 г. френската подводница „Кюри“ атакува конвоя, в който е и „Фердинанд“, и с четири торпедни попадения го потопява.[135]

В резултат на предателската германофилска политика на българските правителства в годините на Втората световна война са унищожени всички по-големи български кораби. По отношение на наличието на съвременни кораби българското корабоплаване е отхвърлено на изходните си позиции.

§ 2. Развитието на частното, кооперативното и държавното корабоплаване до 1934 г.

Корабоплаването с неголеми дървени платноходи (така наречените гемии) има вековни традиции по нашето Черноморско крайбрежие. То обслужва търговията между черноморските ни пристанища, а също и износа на български стоки към Цариград.

До началото на XX век поради липсата на специални съоръжения в морските ни пристанища големите кораби са принудени да спират на котва далеч от брега в открито море. Техните товари се пренасят до брега със стотици товарни лодки (мауни). С построяването на Варненското и Бургаското пристанище големите кораби могат да акостират до кейовите стени и този вековен занаят бързо запада и изчезва в по-големите ни пристанища. Между двете световни войни превозът с товарни лодки между корабите и брега се запазва в по-малките ни пристанища.

До Първата световна война като най-големи центрове на гемиджийството се налагат градовете Ахтопол и Царево, в по-малка степен – Несебър и Созопол. Според някои източници корабособствениците в Ахтопол в началото на века разполагат с три съвременни кораба с по 1000 т водоизместимост и 40–50 ветрохода с повече от 100 тона водоизместимост. С тях се поддържат търговски връзки не само между черноморските пристанища, а се пренасят товари и в Средиземно море. Зимно време трите кораба остават на стоянка в пристанището на Цариград, а платноходите ги изтеглят на пясъчната ивица край града. В Царево също е развито гемиджийството, въпреки че не е в същата степен. Тук корабособствениците притежават между 20 и 30 големи платнохода.[136]

След Първата световна война гемиджийството по нашето морско крайбрежие започва бързо да запада. При изселването си местното гръцко население заминава с всичките си плавателни средства. Черно море също взема своите жертви сред гемиите, които трудно се възстановяват при твърде слабо развитото корабостроене у нас. Само за периода 1920–1922 г. по южното ни черноморие се разбиват 200-тонният ветроход „Мечта“, 70-тонният моторен ветроход „Тритон“ и още няколко дървени кораба.[137]

Непрекъснато се чувства нуждата от опитни моряци, тъй като гемиджийството е тежък и опасен занаят и не са много желаещите сред местното население да го упражняват.

В началото на 20-те години във Варненското пристанище са регистрирани 11 моторни ветрохода с общо 200 р.т, а в Бургаското пристанище – 1 моторен кораб с 21 р.т, 21 ветрохода с 260 р.т и 3 шлепа с 29 р.т.[138] Или под български флаг са регистрирани 35 моторни и ветроходни корабчета с общо 510 р.т. В сравнение с довоенния период броят и тонажът на корабите от частния сектор е намалял повече от 10 пъти. Така местното корабоплаване през 20-те години разполага с помалко от 10% от общия корабен тонаж на страната през този период.

По-известни гемиджии след Първата световна война са капитан Танас Мугра с 25-тонна гемия „Света Параскева“, капитан Андонаки с 25-тонния ветроход „Посейдон“, капитан Григор с кораба „Свети Пантелеймон“ и други.[139]

През 20-те години в България се заселват голям брой руски моряци със своите гемии. Не разбирайки значението на Великата октомврийска социалистическа революция, те емигрират в чужбина. Така гемиджийският флот на България се попълва с тримачтовия ветроход „Свети Никола“ (бивш „Хони“), построен в Херсон през 1913 г., с 220 т товароподемност и 141 бр.р.т. Неговият собственик Александър Таргов го продава в България на Михаил Василев. Пак в Херсон е построена и тримачтовата гемия „Марица“. Неин собственик и капитан е Виктор Черкаски. Капитан Писменний пристига със 170-тонна гемия „Шипка“, построена през 1911 г. Двумачтовата гемия „Цар Крум“ (бивша „Свети Никола“) е продадена от собственика ѝ Илия Бондар на корабовладелците Паскалев–Конфино. Моторният кораб „Орлик“ – собственост на Лановски-Макоу, е препродаден на Крум Горчев и други.[140]

След Първата световна война се правят няколко опита за създаване на по-големи параходни дружества. Те си поставят за цел организирането на свой търговски флот. През 1918 г. в Бургас е основано Първото каботажно акционерно дружество. То разполага с капитал от един милион лева и си поставя за цел поддържането на връзките между пристанищата в Бургаски окръг. След няколко години дружеството банкрутира, тъй като поради корабокрушение загубва няколко от гемиите си.[141]

Неуспехът на Първото каботажно дружество задържа опитите за създаване на акционерни корабоплавателни дружества. През 1924 г. група бургаски търговци решават да организират ново параходно дружество, което да се развие като втора корабоплавателна компания за каботажни и международни превози след БТПД. За целта те се обръщат към правителството с искане да им се окаже финансова подкрепа, каквато се дава на БТПД. След отказа на правителството да субсидира втора параходна компания те се отказват от начинанието си.[142]

От 1919 г. БКП започва да осъществява връзките си със Съветската страна и по море. С разширението на контактите, ЦК на БКП взема решение да се създаде собствено корабоплавателно дружество. То има за задача да превозва за СССР куриери и нелегални, а при обратните рейсове да пренася оръжие и литература. На няколко километра южно от Варна се създава нелегална база, където се посрещат корабчетата. Първоначално партийният флот разполага с моторна лодка „Вяра“ с водоизместимост 30 т и възможност да превозва до 15 пътници. След нея са закупени моторните лодки „Спасител“, „Борба“ (бивша „Амалия“) и „Заря“. В Бургас се организира дружество за мореплаване и търговия „Матеев, Кремаков и сие“, което закупува в Цариград моторен кораб с водоизместване 45 т. В края на 1921 г. той пристига в Бургас, където е основно ремонтиран. Под името „Иван Вазов“ той е използван от БКП при превозите на храни и възвръщенци в Съветска Русия. След установяването на фашисткия режим на Цанков дружеството в Бургас е ликвидирано, а яхтата „Иван Вазов“ е продадена.[143]

Най-значителен опит за организиране на второ параходно дружество у нас е направен през 1935 г. Тогава група български търговци създават смесено Българо-италианско акционерно дружество. Българското участие е в размер на 51% от основния капитал. Новото дружество закупува от Италия товарен кораб с водоизместимост 2500 т. Той получава името „Сердика“ и е обслужван от български екипаж. След две пробни плавания между Варна и Египет собствениците решават, че линията е нерентабилна, и връщат кораба в Генуа. Скоро след това той е предаден на чужда параходна компания.[144]

През 30-те години някои частни корабопритежатели доставят и железни кораби за обслужване на крайбрежното ни плаване. Корабособственикът Самуил Пизанти закупува от гръцка корабоплавателна фирма със седалище в Пирея моторния кораб „Свети Никола“. Той е построен през 1875 г. в Швеция и има 400 т водоизместване и 268 бр.р.т. Под български флаг пътува под името „Рудничар“[145].

През 1932 г. варненецът Димитър Кенков закупува от гръцкия поданик Георги Милонас моторния кораб „Есперос“, преименуван в България на „Македония“. Той е с 230 т водоизместване и 144 бр.р.т. Впоследствие е преоборудван на шлеп.[146]

В периода между двете световни войни се правят няколко опита във Варна за организиране и на кооперативно корабоплаване. Първият опит е на корабостроителната кооперация „Съгласие“. Тя разполага със 100-тонна гемия „Съгласие“ и няколко по-малки плавателни съда. В началото на 30-те години кооперацията банкрутира.[147]

Най-интересният опит за създаване на голямо корабоплавателно предприятие е организирането на кооперация „България“ на 31.X.1927 г. В нейното създаване вземат участие 396 кооператори от цялата страна. Основният капитал е в размер на 976 000 лева, разпределен на 1952 дяла. През август 1928 г. кооперацията закупува на старо от турски корабособственик моторния кораб „Дорулук“ с товароподемност 45 т и 84 бр.р.т. След основен ремонт той е пуснат в експлоатация под името „Кооператор“. Първоначално е използван за превоз на пътници по северното ни крайбрежие и до Балчик. През есента на 1928 г. започва да превозва дървен материал от с. Обзор за Варна. При четвъртия рейс, поради големия товар и неправилното му разпределение, той се обръща и потъва. Скоро след загубата на единствения си кораб банкрутира и кооперация „България“.[148]

Неуспехът на кооперация „България“ нанася удар върху идеята за създаване на кооперативни корабоплавателни дружества. В периода до Втората световна война се създава само още една кооперация, която се занимава и с корабоплаване. Тя е кооперация „Нептун“ във Варна. В корабостроителницата си тя ремонтира през 1935–1936 г. две стари гемии – „Света Параскева“, преименувана на „Успех“, с 20 бр.р.т и „Калиакра“, преименувана на „Кооператор“, с 36 бр.р.т и товароподемност 50 т. Към тях се прибавят още няколко малки корабчета, построени в корабостроителницата на кооперацията. Но корабоплаването остава второстепенна дейност за кооперацията. Основна дейност, благодарение на която „Нептун“ успява да се стабилизира във финансово отношение, е корабостроенето.[149]

След създаването на БТПД държавата му оказва всестранна подкрепа. Това забавя създаването на държавен сектор в българското морско корабоплаване. Едва през 1935 г. към Дирекцията на пристанищата се създава служба „Морско крайбрежно плаване“. Новата служба си поставя за цел да поеме обслужването на пътническия трафик между черноморските ни селища. Всичките ѝ плавателни съдове, с които тя разполага до 1944 г., са построени във Варненската пристанищна работилница. Първият от серията на Белия флот (така се наричат пътническите кораби) кораб „Галата“ е завършен през 1937 г. Той е с нитова желязна конструкция с 30 бр.р.т и възможност да превозва до 50 пътници. „Галата“ става прототип на още няколко пътнически кораба с подобрени технически и експлоатационни показатели. Те са моторните кораби „Евксиноград“, „Созопол“, „Несебър“, „Поморие“, подобреният тип „Евксиноград“. С тях се поема превоза на пътници в районите на Варненския и Бургаския залив.[150]

Към 1939 г. в резултат на построяването и закупуването на нови кораби частният, кооперативният и държавният сектор разполагат с 5–6 железни моторни кораба, с 30–40 гемии с ветрила, а някои и със спомагателен двигател, и с повече от 100 моторници и ветроходни лодки. Техният общ тонаж е между 2000 и 3000 бр.р.т.[151]

Нивото по отношение тонажа на плавателния ни парк от 1921 г. е надминато 5–6 пъти. Все още не е достигнато равнището отпреди Първата световна война. Това е напълно естествено, като се има предвид засилващата се конкуренция на БТПД и чуждите параходни компании.

За икономии на средства и място гемиите плават с възможно най-малък екипаж. Една 170-тонна гемия се обслужва от капитан, боцман и трима моряци. По-малките гемии имат екипаж обикновено от двама-трима моряци. Единствено на по-големите железни кораби „Рудничар“ и „Македония“ се наема екипаж от 10–12 човека. С този малък екипаж се осъществява не само поддържането на управлението на кораба, а често пъти товаренето и разтоварването на превозваните стоки.[152]

Заплащането на екипажа е според извършваната работа и реализираната печалба. В края на сезона всеки от моряците получава своя дял от прихода. Единствено на „Рудничар“ и „Македония“ на екипажите се изплащат заплати.

Общо на гемиите в периода между двете световни войни са ангажирани между 100 и 150 човека. Още толкова са заети в обслужването на товарните лодки в малките пристанища, моторниците и други.[153]

Голяма част от моряците са руснаци, приели българско поданство. С уважение старите варненски моряци си спомнят като за свои учители капитаните Черказки, Писменний, Бондер, Горбатенко, Гребченко, Шулга, Шейко, Куфудаки и други. При тях израстват като моряци и капитани десетки български младежи. Сред гемиджиите се обучават на морската професия капитаните Петър Гочев, Георги Тузчиев, Димо Илиев, Христо Попов, Гаврил Недялков, Стойко Алатов, Данаил Жеков и други.[154]

Дейността, която се осъществява от гемиите, е твърде разнообразна. Те обслужват връзките между крайморските ни селища, пренасяйки товари, които се отчитат за нерентабилни от големите кораби. Освен във всички морски пристанища, те навлизат и в устията на реките Камчия, Ропотамо до пристаните Атлима, Резово и др. Обикновено с гемиите се превозва дървен материал за отопление, минни траверси, паркет, дървени въглища, каменни въглища, зърно и други, известни като „масови товари“. В раздела „разни стоки“ влизат вино, стъклария, сол и др. Твърде често за строежите на обществени и частни здания се превозват и значителни количества баластра (чакъл), добиван от кариерите „Атия“ край Бургас и „Лъджата“ край Варна. Някои от по-големите гемии пренасят стоки до румънските пристанища и Цариград. Извършването на рейсове извън Черно море е изключение.[155]

С железните кораби „Рудничар“ и „Македония“ се извозват предимно каменни въглища от Бургас за Варна. За същата цел през 30-те години от Русе са докарани и два шлепа с товароподемност от по 1000 тона.

За периода между двете световни войни с гемиите се превозват между 50 000 и 70 000 тона годишно. Средните навла за превоза на един тон товари между Бургас и Варна са между 40 и 100 лева.[156] Следователно годишните приходи на българските гемиджии се движат между 3 до 6 милиона лева.

Работният им сезон продължава обикновено от пролетта до Никулден (средата на декември). През зимата гемиите остават на стоянка във Варненското и Бургаското пристанище. Някои от по-големите гемии, разполагащи с помощен двигател, превозват товари и през зимния сезон.

◆◆◆

След избухването на Втората световна война започва масово изселване на евреи от Европа към Палестина. Голяма част от тях преминават през България, където от Варна по море се извозват до пристанищата на Палестина. Българските евреи започват да изкупуват гемиите за извозването на бежанците. Корабът „Рудничар“, както и гемиите „Шипка“, „Свети Георги“, „Цар Крум“ и други са закупени от семейство Конфино. Другият ни частен железен кораб „Македония“ е закупен от дружеството на софийските евреи. След основен ремонт той е преустроен в пътнически кораб и преименуван на „Струма“.[157]

Тъй като гемиите не са приспособени за такъв дълъг рейс, обикновено моторният кораб „Рудничар“ взема на буксир по няколко по-малки ветроходни гемии и ги довлича до 30 мили от Хайфа. Оттам влачените гемии вече на собствен ход достигат до брега, а „Рудничар“ се завръща в България да докара следващата партида. Тъй като британските власти издават специален закон, според който екипажът на кораб, заловен в незаконно превозване на евреи за Палестина, се наказва с 6 месеца затвор, а капитанът – с една година, немалко български моряци излежават присъди в затвора „Акра“ край Хайфа. Гемиите, които стоварват бежанците в Палестина, също не се завръщат повече в България. Така в Хайфа остават повечето дървени платноходи, с които разполага българското корабоплаване до 1939 г., като гемиите „Шипка“, „Кооператор“, „Ориен“, „Успех“, „Свети Георги“, „Нептун“ и други.

Някои от гемиите не успяват да достигнат до Палестина. Гемията „Салвадор“ (бивша „Цар Крум“) потегля от Варна с 250 евреи само на ветрила, без двигател. На 13.XII.1940 г. силна буря в Мраморно море разбива гемията в брега и половината от пътниците се издавят.[158]

Гемията „Струма“ е може би най-известният български плавателен съд през Втората световна война, свързан с морската емиграция на евреите от Източна Европа в Палестина. Под панамски флаг, но с български екипаж, „Струма“ натоварва в Констанца 769 евреи, включително 120 жени и деца. На 24.II.1942 г. край Босфора „Струма“ е потопена. Загиват пътниците и екипажът. Оцелява само 20-годишният пасажер Дейвид

Столиар. За гибелта ѝ има различни версии. В резултат на продължителни изследвания немският учен професор Ю. Ровер доказва, че „Струма“ е потопена от торпедо на съветската подводница „Щ-113“ с командир старши лейтенант Денешко. По-късно становището му се възприема и от изследователи от ОНД.[159]

През същата година другият ни железен кораб „Рудничар“ пренася товари по линията Варна–Бургас–Цариград. Край Босфора е скован от ледове и потъва.

Така още в първите години на войната частното и кооперативното корабоплаване претърпяват тежка загуба на кораби и моряци. До 1942 г. остават в Хайфа или са потопени почти всички по-големи гемии, с които разполага нашата страна до 1939 г.

През лятото на 1944 г. са потопени две от новопостроените гемии – „Тотка“ и „Вита“. За разлика от БТПД, което разчита за попълване на загубения тонаж само на доставките на кораби от чужбина, частното и кооперативното корабоплаване се опират в годините на войната изключително на местното корабостроене.[160]

С присъединяването на Южна Добруджа и Беломорието бързо нараства крайбрежният трафик. Високите навла в корабоплаването стимулират строежа на нови кораби. За разлика от предвоенния период, когато господстват еднокорабните фирми, където капитанът обикновено е и собственик, то сега водещи в корабоплаването стават тези частни дружества и кооперации, които успяват да създадат собствени корабостроителници.

Като най-голямо корабостроително и корабоплавателно предприятие се налага кооперацията в Царево. Към 1944 г. тя разполага с моторните ветроходи „Тракиец“ и „Странджа“ с по 25 р.т, гемиите „Царица Йоана“ – 105-тонна, „Христо Ботев“ – 60-тонен, „Царево“ – 250-тонен. След 1944 г. са завършени и най-големите ѝ кораби – моторният ветроход „Горянин“ с 480 р.т и „Горкооп“ с 280 р.т.[161]

Бургаската кооперация „Български Лойд“ бързо попълва търговския си флот с построени в работилницата ѝ кораби. „Кооп-1“ – 8-тонен, „Кооп-2“ – 105-тонен, както и завършените след 1944 г. „Кооп-3“ – 100-тонен, и „Кооп-4“ – 350-тонен.[162]

Варненската кооперация „Нептун“ построява над 30 корабчета с повече от 1000 т водоизместимост. Почти всичките разпродава на различни корабособственици. За корабоплавателния си отдел запазва най-големите плавателни съдове 150-тонния „Балкан“ и 550-тонния „Добруджа“.[163]

Възстановява довоенните си позиции и частният сектор. АД „Рила“ от Варна поръчва в Държавната корабостроителница във Варна 370-тонния „Рила“ и 270-тонния „Пирин“. Те са единствените плавателни съдове с железен корпус, с които разполага българското морско корабоплаване към 1944 г. Същото дружество притежава отпреди войната и 55-тонната гемия „Орлик“. [164]

Във Варна в годините на войната се създава още едно корабоплавателно дружество със собствена корабостроителница – АД „Братя Филипови“. Към 1945 г. тя разполага със стотонната гемия „Братя Филипови“ и 40-тонната „Мими“.[165]

Сред частните корабопритежатели в Бургас собствен търговски флот успява да организира Живко Йорданов, който има изградена корабостроителница отпреди войната. В нея са построени 240-тонната гемия „Сивият вълк“ и 350-тонната гемия „Големият вълк“. Към 1944–1945 г. той разполага вече с четири плавателни съда.[166]

В град Кавала корабособственикът Тодор Желябов от Варна построява в създадената от него корабостроителница 150-тонната гемия „Милка“ и 240-тонната „Тотка“.[167]

Останалите корабопритежатели обикновено разполагат с по едно корабче, останало отпреди войната или закупено от нашите корабостроителници. Към 1945 г. частният и кооперативният сектор разполагат със 77 плавателни съда с общо 4600 р.т. Те са собственост на 39 кооперации и частни собственици. Почти целият корабен тонаж е построен в годините на Втората световна война.[168]

С потопяването на корабите на БТПД много от неговите моряци преминават на работа в гемиите. Поради това, въпреки нарасналия корабен тонаж, частното и кооперативното корабоплаване не изпитват нужда от кадри. Към 1944–1945 г. общо в този сектор са взети около 250– 300 души.

По време на войната целият ни крайбрежен трафик, достигащ до 100 000 тона годишно, се обслужва от корабите на частния, кооперативния и държавния сектор. След 1944 г. те поддържат връзките ни със съветските и румънските пристанища, както и с пристанищата на Близкия изток.[169]

Бързо увеличава превозите по море и служба „Морско крайбрежно плаване". Ако през 1937 г. тя обслужва 12 020 пътници, през 1939 г. – 30 188 пътници, то през 1944 г. броят на превозените пътници достига до 100 938.[170]

Приобщаването на българското население от крайбрежието към гемиджийството започва сравнително късно. В повечето страни то е в упадък, изтиквано от параходите и моторните кораби. У нас гемиджийството постепенно изчезва през 50-те години. Но до 1944 г. то все още е в подем. Тонажът на корабния му парк е около 10% от този на българския търговски флот. Неговите плавателни съдове играят важна роля в поддържането на крайбрежния трафик, компенсирайки до голяма степен липсата на добри съобщения между черноморските ни селища. То има огромно значение за подготовката на опитни, закалени кадри за международното ни корабоплаване.

§ 3. Морското корабоплаване на балканските страни

За да се оцени нивото, достигнато от българското корабоплаване за изследвания период, трябва да се направи сравнение с насоките и темповете на развитие на корабоплаването в съседните балкански страни. Също така да се посочи мястото на България и останалите балкански държави в световното морско търговско корабоплаване.

Единствената балканска страна с традиционно развитие на корабоплаването е Гърция. Огромната ѝ брегова ивица, многобройните острови, с които не могат да се поддържат връзки освен чрез корабоплаване, сравнително неплодородната земя открай време принуждават гърците да го развиват. Големият напредък на гръцкото корабоплаване през XVIII и XIX в. се дължи до голяма степен на неговата своеобразно развила се организация. В нея се съчетават елементите на родовата собственост, кооперативното начало и акционерното дружество. Когато някой мореплавател с дългогодишен стаж и доказани качества на моряк и търговец поиска да стане капитан на собствен кораб, той се обръща към всички роднини и приятели, които разполагат с известни средства. Те го подпомагат при закупуването на материали, постройката на кораба, набирането на оборотен капитал за начална търговия. След като корабът е завършен, всички, участвали в неговото построяване и съоръжаване, получават определен брой пайове от него. В зависимост от броя на пайовете собствениците получават дял от реализираната печалба.

Обикновено правото на собственост се разделя на 69 пая:

1. За материалите и постройката на кораба	*10 пая*
2. За предоставяне на средства за търговски операции	*10 пая*
3. За капитана на кораба	*3 пая*
4. За двама помощник-капитани х 2 пая	*4 пая*
5. За готвача на кораба	*2 пая*
6. За писаря на кораба	*2 пая*
7. За 4 старши матроси общо	*6 пая*
8. За 30 моряци от екипажа	*30 пая*
9. За 4 юнги общо	*2 пая*

Тази схема в различни варианти се използва при създаването на гръцкия търговски флот. Подобна организация на корабоплаването е винаги печеливша, защото при нея няма други разходи освен за храна на екипажа. В зависимост от това, доколко е успешна дейността на кораба, печалбата може да бъде по-голяма или по-малка. Този тип организация, опираща се на семействеността и взаимната обвързаност между собственици и екипаж, дава тласъка за създаването на ветроходния флот на Гърция. Той е силно конкурентоспособен и постепенно се налага като първостепенна морска и търговска сила в района на Източното Средиземноморие и Черно море.[171]

След като в световното корабоплаване от средата на XIX в. започват бързо да навлизат параходите, за модернизирането на флота вече се изискват значително по-големи капитали и модерни корабостроителници. Гърция не разполага със свои корабостроителници за строеж на параходи, нито с по-значителни капитали. Отново се прилага изпитаната система на пайовете. Закупуват се предимно стари параходи. Всички съсобственици се записват в регистровите книги на пристанищата с броя на притежаваните от тях дялове. Общността на интересите между собственици и екипаж, ниските разходи по поддържането на парахода, липсата на стачки и други социални конфликти превръщат гръцкия търговски флот в опасен конкурент и за най-развитите морски държави.

Въпреки че гръцката държава не подпомага с преки субсидии националното корабоплаване, тя го облагодетелства по косвени пътища. Особено важна роля за ускоряване на развитието му играе Законът за морските ипотеки. Според този закон държавата открива евтин задграничен кредит срещу ипотекирането на новозакупения плавателен съд. Благодарение на кредитите, отпускани от гръцката държава, се закупуват голяма част от параходите на гръцкия флот.

Корабособствениците използват всяка промяна в конюнктурата при морските превози за увеличаване на печалбите си. Например по време на Англо-бурската война от края на XIX век Англия е принудена да изтегли корабите си от Средиземно море и да ги насочи към превози на товари за Южна Африка. Гръцкият флот, останал за три години без сериозна конкуренция, реализира огромни печалби. Контрабандата, както и потопяването на стари корита, за да се получи застраховката им, са традиционни средства за извличане на допълнителни печалби.

В резултат на това към 1913 г. Гърция разполага с корабен тонаж от 706 000 бр.р.т, което представлява 1,6% от световния търговски флот и я нарежда на 12-о място сред големите корабоплавателни държави преди избухването на Първата световна война.[172]

По време на Първата световна война гръцките кораби са наети от Съюзното командване на Антантата. В резултат на военните действия голяма част от тях са потопени. В края на войната търговският флот на Гърция намалява близо два пъти. През 1920 г. тя разполага с 234 плавателни съда с 430 000 бр.р.т.[173] Същевременно, благодарение на крупните суми, изплатени от Антантата като компенсации за потопените кораби, започва бързото възстановяване на търговският ѝ флот. Към 1925 г. довоенното ниво е значително надминато. Със своите 445 парахода с общо 892 655 бр.р.т Гърция разделя 10 и 11 място с Швеция в световното корабоплаване.[174]

През 1927 г. нейният търговски флот надминава вече 1 000 000 бр.р.т.[175] Въпреки неблагоприятната конюнктура по време на световната криза от 1929–1934 г., когато близо 24% от световния търговски флот бездейства, гръцките корабопритежатели продължават да закупуват кораби на по-ниски цени. Те разчитат да възстановят разходите при подобряване на международната обстановка и съживяване на търговията. Към 1937 г. гръцкият търговски флот разполага вече с около 600 кораба с общо 1 801 000 бр.р.т, което представлява 2,8% от световния тонаж и го нарежда сред първата десетка в света.[176]

Въпреки бързото нарастване на търговския флот вследствие закупуването на нови плавателни съдове, все още огромната част от гръцките плавателни съдове са стари корита, построени още през XIX век. Това ясно се вижда от данните, изнесени за възрастта на гръцкия търговски флот от началото на 30-те години. С възраст до 7 години са 7 кораба с 27 325 т, до 10 години – 14 кораба с 57 471 т, до 15 години – 32 кораба със 102 136 т, до 20 години – 43 кораба със 165 571 т, до 25 години – 95 кораба с 363 689 т, до 30 години – 88 кораба с 289 591 т, до 35 години – 63 кораба със 169 192 т, до 40 години – 27 кораба с 47 689 т, до 45 години – 15 кораба със 17 000 т, до 50 години – 18 кораба с 16 352 т, до 75 години – 16 кораба с 11 570 т.[177]

Посочените данни показват, че над 80% от целия корабен тонаж на Гърция принадлежи на кораби с възраст над 20 години.

Постепенно намалява количеството на използваните от гръцкото корабоплаване платноходи. Към 1930 г. все още в експлоатация са 1840 платнохода с тонаж 34 873 т от общия тонаж на гръцкия търговски флот през същата година, който е 1 384 369 бр.р.т.[178]

Особено типично за гръцкото корабоплаване преди и след Първата световна война е наличието на предимно еднокорабни предприятия. Според данните за 1928 г. 513 кораба, които съставляват гръцкия търговски флот, са притежание на 357 собственици. Само две фирми разполагат с повече от 10 кораба: корабоплавателната фирма „Янулатос и сие“ със седалище в Пирея – с 18 кораба с общ тонаж 25 873 бр.р.т, и фирмата „Гръцката държава“ със седалище в Атина, която има 11 кораба с 33 584 бр.р.т Останалите плавателни съдове се разпределят по следния начин: 280 фирми са само с по 1 кораб, 44 фирми – с по 2 кораба, 15 фирми – с по 3 кораба, 17 фирми – с по 4 кораба, 5 фирми – с по 5 кораба, 1 фирма – със 7 кораба, 1 фирма – с 8 кораба и 1 фирма – с 9 кораба.[179]

Тази система на еднокорабни предприятия, при която капитанът е обикновено съсобственик и водещ търговските дела, се изучава с интерес от българските специалисти по морския транспорт. Някои от тях считат, че тя може да бъде приложена успешно и в нашата страна като средство за ускоряване на развитието на морското ни корабоплаване. Такова е виждането например на Петко Стайнов – министър на железниците, пощите и телеграфите в правителството на Андрей Ляпчев, който написва реферат на тази тема, на Георги Славянов – секретар на Българския народен морски сговор (БНМС) от 1934 г., началник на отдел „Корабоплаване“ към МЖПТ[180], и др. В специална статия Димитър Георгиев посочва, че подобен път е неприемлив за българското корабоплаване, тъй като ние нямаме създадени подобни традиции, нито достатъчно квалифицирани кадри, които да изпълняват функциите на капитан и на добър търговец, нямаме създаден специален морски кредит, както е в Гърция, и накрая нямаме необходимия трафик за превоза на масови товари. Поради това тази форма на организация не може да се приложи масово в корабоплаването на нашата страна.[181] Единствено в гемиджийството, което обслужва нашето крайбрежие, виждаме някои сходни черти с гръцкото корабоплаване.

Корабоплаването се утвърждава като важен поминък за значителна част от гръцкото население. Към 1930 г. гръцкият търговски флот се обслужва от 15 211 моряци, от които 4784 са на платноходите, въпреки че те са незначителна част от тонажа на гръцкия флот.[182]

Гръцкият флот се специализира предимно в „трампово“ плаване, или в превози на гръцки и чужди товари между пристанищата на Средиземно море, Черно море, а също и в Атлантика. Гръцките моряци в отделни рейсове достигат и до Азия. Големите гръцки корабоплавателни фирми често пъти са със седалище в Лондон, Ливърпул, Аржентина, Канада, където са техните най-големи клиенти и съответно средищата на тяхната дейност.[183]

Въпреки че има създадено Министерство на мореплаването със специална Дирекция на търговското корабоплаване, държавата не се намесва пряко в дейността на частните фирми. Гърция е една от малкото страни в света, където не се отпускат преки субсидии за подпомагане на корабоплаването. Едва в началото на 30-те години се отпуща първата държавна субсидия за дружеството „Национална параходна компания“, което срещу отпуснатите средства се задължава да поддържа с три кораба линия между Пирея и Ню Йорк.[184] В Парламента се обсъжда законопроект за предоставяне на субсидии и за поддържането на редовни морски линии и в Средиземно море, но се отхвърля. Срещу предоставянето на евтин кредит държавата си запазва правото да контролира до известна степен сигурността на превозите по море. За пътническите кораби се въвежда пределна възраст на експлоатация до 50 години. След това те се изтеглят от плаване, като държавата компенсира до известна степен техните собственици.[185]

Корабоплаването се явява един от най-печелившите отрасли на гръцкото стопанство. За 1926 г. то донася чиста печалба в размер на 687 000 английски лири (равняващи се на около 500 милиона лева). Заедно със заплатите на екипажите в страната е внесена чужда валута за около един милиард лева. Обикновено печалбите на корабоплаването са по-големи, тъй като 1926 г. се счита относително неблагоприятна за морските превози.[186]

Като втора морска сила в периода след Първата световна война се утвърждава Югославия. В резултат на присъединяването на Хърватско Югославия получава 730 км брегова линия с пет първостепенни пристанища – Сушак, Сплит, Шибеник, Дубровник и Катаро. Най-големите и удобни пристанища на Далматинското крайбрежие Триест и Фиуме са взети от Италия. До Първата световна война към тях е бил насочен целият обмен на Австро-Унгария по море, а също в тях се е намирал и търговският ѝ флот. Италия заграбва след войната всички търговски и пътнически кораби на бившата империя. След дълги спорове около наследството на Австро-Унгария на 7 септември 1920 г. в Париж се подписва споразумението Трумбич–Бертолини, според което Италия отстъпва на Югославия 134 парахода с общо 114 000 бр.р.т. Повечето от тях са строени през миналия век и имат неголяма търговска и плавателна стойност.[187]

С получаването на дела си от Австро-Унгария Югославия излиза автоматично напред като втора корабоплавателна държава на Балканите.

Югославската държава, или по-точно до създаването ѝ Сърбия, която води редица войни, за да получи излаз на море, заделя огромни средства за развитието на морското си стопанство. Въпреки че Югославия разполага с многобройни и опитни моряци от Далматинското крайбрежие, в Бакар, селище на 6 км от пристанището на Сушак, се открива морско училище за подготовка на ръководния състав на корабоплаването.[188]

Значителни средства се заделят за разширяване и строеж на пристанищата, както и за свързването им с жп линия с вътрешността на страната. За да се насочи външната търговия към морските пристанища, жп тарифите за превозите на стоки към морето се намаляват с 20–30%. Значителни облаги се предоставят за развитието на корабостроенето, като държавни заеми, безплатни превози на материали, отменяне заплащането на данъци в срок от 20 години и други.[189]

Освен косвените пътища за поощряване на корабоплаването, държавата използва и всички преки способи за неговото подпомагане. От 1923 г. югославското правителство отпуска пряка субсидия за корабоплавателните компании в размер на 13 милиона динара годишно (около 35 милиона лева.). Освен това се предоставят и допълнителни субсидии за откриването

В края на Първата световна война – поради значителните загуби на кораби при военните действия, както и заради откъсването на териториите на Сирия, Ливан, Палестина и страните от Персийския залив – рязко намалява тонажът на търговския ѝ флот. Към 1919 г. тя притежава параходи с общо 15 124 бр.р.т (24% от довоенното ниво) и гемии и товарни лодки с 43 157 бр.р.т (35% от довоенното ниво). Целият ѝ търговски флот е с тонаж 58 282 бр.р.т и е съставен предимно от неголеми кораби в недобро състояние.[197]

Турското правителство насочва своите усилия към създаването на държавно корабоплаване. То е представено от компанията „Сейри Сефаин". От 1926 г. официално е приет закон, според който турското крайбрежие може да бъде обслужвано само от кораби под турски флаг. През същата година търговският ѝ флот разполага с параходи с общо 82 833 бр.р.т и 10 000 гемии и товарни лодки с 89 406 бр.р.т. Близо две трети от гемиите и лодките ѝ обслужват района на Босфора. Въпреки успешното развитие на търговския ѝ флот в първите следвоенни години, все още довоенното ниво не е достигнато. Около 40% от наличния ѝ корабен тонаж е съсредоточен в държавната компания „Сейри Сефаин". Останалите плавателни съдове са разпръснати сред 55 корабособственици.[198]

Така в Турция се налагат две линии в развитието на корабоплаването: от една страна, едрото корабоплаване под егидата на държавата, от друга, 55 собственици на параходи и няколко хиляди притежатели на гемии и товарни лодки.

През втората половина на 20-те и през 30-те години корабоплавателният парк на Турция нараства по-бавно. Към 1938 г. Турция разполага с общ тонаж на търговския си флот 196 000 бр.р.т, което представлява 0,3% от световния тонаж.[199]

Турският търговски и пътнически флот поддържа изключително каботажно плаване около малоазийското крайбрежие, където Турция разполага с 83 пристанища. Турската външна търговия по море се обслужва от чуждите параходни компании. В най-голямото турско пристанище Цариград турските кораби са едва на четвърто място, отстъпвайки на флотите на Италия, Англия и Гърция. Едва от тридесетте години с турски кораби започват да се организират редовни линии до някои пристанища на Франция и Италия.[200]

Румъния започва да организира своето морско корабоплаване от края на миналия век. През 1895 г. са доставени първите ѝ два товарни кораба – „Медея“ с 820 бр.р.т и „Метеор“ с 1085 бр.р.т. Те са собственост на държавната компания „Сервичи Маритима „Романя“. До Първата световна война се закупуват още десетина товарни и няколко големи пътнически кораба. С тях тонажът на румънския търговски флот достига до 50 000 бр.р.т. В началото на 20-те години Румъния притежава двадесетина плавателни съда с около 60 000 бр.р.т. През 20-те и 30-те години вносът на нови кораби е твърде ограничен. Към 1934 г. корабният парк на страната е с тонаж 61 923 бр.р.т, от които над 60% са собственост на държавната параходна компания.[201]

Поддържането на държавното корабоплаване се оказва твърде скъпо за румънската държава. През 1930 г. се обсъжда въпросът за ликвидирането на държавното участие в корабоплаването и разпродажбата на корабите ѝ на частните параходни компании.[202]

Към 1938 г. търговският флот на Румъния е с тонаж 105 000 бр.р.т.[203]

Корабоплаването на Румъния поддържа няколко линии:

1. Линия **Констанца–Цариград** – един рейс седмично.
2. Линия **Констанца–Цариград–Александрия** – един рейс на 10 дена.
3. Линия **Констанца–Яфа–Хайфа** – един рейс на месец.[204]

Фактически румънското търговско корабоплаване дублира линиите, обслужвани от БТПД в Източното Средиземноморие и спомага за увеличаването износа на селскостопанска продукция към тези райони. Румънските кораби поддържат връзки и със Западносредиземноморските пристанища на Франция, Испания и Италия.

От направения преглед на корабоплаването на Балканите се вижда, че то има във всяка страна своеобразен път на развитие. За Гърция специфична форма е преимущественото участие на голям брой еднокорабни предприятия. В Югославия се налагат няколко големи параходни компании, наследени от Австро-Унгария. Те поемат почти цялата ѝ международна търговия по море. За България, Турция и Румъния, поради закъснялото и слабо развитие на морското корабоплаване, е характерно значително държавно участие в неговото създаване и развитие. Държавните или създадените с държавно участие параходни компании притежават 90% от корабния тонаж в България, 60% от тонажа в Румъния и 40% от тонажа в Турция. Общото за всички балкански държави е важната роля, която играе държавата в развитието на корабоплаването. Тя го подпомага със субсидии, евтин кредит, като поръчител или сключване на заеми в чуждестранни банки.

От долната таблица се вижда нарастването на корабния тонаж на флотите на балканските страни и мястото им в световния морски търговски флот.

Таблица 6

Държави	**1920 г. от световния тонаж**	**1938 г. от световния тонаж**
Гърция	430 000 бр.р.т (0,74%)	1 801 000 бр.р.т (2,8%)
Югославия	114 000 бр.р.т (0,17%)	423 000 бр.р.т (0,65%)
Турция	58 282 бр.р.т (0,094%)	196 000 бр.р.т (0,3%)
Румъния	60 000 бр.р.т (0,095%)	105 000 бр.р.т (0,16%)
България	5884 бр.р.т (0,0092%)	26 000 бр.р.т (0,04%)
Всичко	**668 166 бр.р.т (1,08%)**	**2 551 000 бр.р.т (3,95%)**

От посочените данни се вижда успешното развитие на търговския флот на балканските страни за изследвания период. Този ускорен ръст още по-ярко се открива при сравнението със световното корабоплаване, което за този период се намира в застой. Общият световен корабен тонаж през 1921 г. е 61 343 000 бр.р.т,[205] а към 1935 г. нараства на 65 576 000 бр.р.т.[206] Следователно за 15 години той се е увеличил само със 7%. За същото време корабният тонаж на Балканите нараства повече от 3,8 пъти. При отделните държави най-бързо увеличава тонажа на морския си търговски флот България – 4,4 пъти, следвана от Гърция – 4,2 пъти, Югославия – 3,7 пъти, Турция – 3,3 пъти и последна е Румъния с 1,75 пъти. Вследствие на този бърз ръст преди Втората световна война балканските страни разполагат с почти 4% от световния корабен тонаж.

Бързото нарастване на търговските им флоти ги превръща във важен фактор в корабоплаването на Черно и Средиземно море. В този район те стават сериозен конкурент на големите морски държави Англия, Италия, Франция. След Първата световна война Югославия и Гърция излизат от традиционните си райони на корабоплаване и установяват редовни търговски връзки по море със Северна и Южна Америка.

ГЛАВА III
ПОЛАГАНЕ НА ОСНОВИТЕ НА СЪВРЕМЕННОТО КОРАБОСТРОЕНЕ И КОРАБОРЕМОНТ В БЪЛГАРИЯ ПРЕЗ ПЕРИОДА 1923-1944 г.

Създаването на корабостроителни и кораборемонтни предприятия в България е тясно свързано с формирането на българския военен флот, с построяването на нови модерни пристанища по Черноморското ни крайбрежие, с развитието на корабоплаването и риболова. Полагането на началото на морското ни стопанство от края на XIX и началото на XX век дава тласък и върху развитието на кораборемонта и корабостроенето. До 1944 г. в България се създават повече от 20 предприятия, които се специализират в тази област. Те се различават в значителна степен според възможностите на производствените им мощности, броя на заетите работници и специалисти, участието им в развитието на местното корабостроене и кораборемонт, както и според вида на собственост и организация на дейността им.

В зависимост от посочените различия създадените предприятия можем да групираме в три основни групи:

1. ДЪРЖАВНИ ПРЕДПРИЯТИЯ
2. АКЦИОНЕРНИ ДРУЖЕСТВА, създадени с чужди капитали

3. ЧАСТНИ И КООПЕРАТИВНИ КОРАБОСТРОИТЕЛНИЦИ.

Всяка една от тези групи предприятия има своето значение за развитието на корабостроенето и кораборемонта в страната. Следователно при изясняване историята на корабостроенето до 1944 г. трябва последователно да се спрем на особеностите, материалната база, темповете на развитие на отделните групи корабостроителни и кораборемонтни предприятия в страната.

§ 1. Утвърждаване на водещите позиции на държавния сектор в българското корабостроене (1918–1944 г.)

През 1894 г. VIII народно събрание приема закон за изграждане на Варненското и Бургаското пристанище. В началото на века са завършени и двете пристанища. За поддържането на инвентара от 1907 г. във Варненското пристанище се открива пристанищна работилница. След Първата световна война тя разполага с две отделения: дърводелско (лодкарско) с два гатера за рязане на трупи и циркуляр за рязане на дъски; столарско (мебелно) с две рендосвачни машини, два банцига, фрезмашина, струг за обработка на дърво и инструменти.[207]

След поражението си в Първата световна война България загубва правото да поддържа военен флот. Флотският арсенал се закрива и в неговите помещения се настанява пристанищната работилница. Те се използват от работилницата до 1923 г., когато се налага да бъдат освободени за нуждите на новосъздадената Морска полицейска служба. Дейността на работилницата отново е разстроена. Временно тя се помещава в ламаринен хангар в западната част на пристанището. Едва през 1925 г. окончателно се установява в района от лявата страна на пътя от Варна за Аспарухово, на около един километър от пристанището. Поради слабата ѝ производствена дейност до 1928 г. не се закупуват нови машини.[208]

В доклад до началника на отдел „Пристанища“ началникът на пристанищната работилница инж. Маджаров пише: „Господин началникът добре знае каква работилница е създал и каква е нейната продуктивност и няма защо да се събират боклуците из България и да се изпращат във Варна...“ Той посочва, че работилницата разполага с една полуразрушена барака, поради което се работи на открито. Целият инвентар се състои от един струг, 109 изхабени пили, една пробивна машина без най-обикновени свредла. Двигателят на дъскорезницата е един полугоден нафтов мотор.[209]

Благодарение на настойчивостта на инж. Маджаров, както и поради невъзможността да се поддържа инвентара на пристанището с наличната техника се отпускат средства за построяване на нови помещения и доставка на машини. През 1929 г. започва строежът на голямо хале с четири помещения, в които се помещават отделите: 1. Мебелен, 2. Ковашки, 3. Леярски, 4. Шлосеро-стругарски. В съседство се построява и дърводелско (гатерно) отделение. Новите помещения на работилницата се електрифицират.

Предвид ограничеността на средствата, отпускани от държавата, доставката на нова техника се протака до 1932 г. Машините и инструментите са внесени изцяло от Германия.

В дърводелското отделение освен гатерите се монтира и сушилня за дървен материал с котел, смукател за талаш и две помпи. Машините се закупуват предимно за новосъздадените отдели. В леярния се доставят вагрянка и две пещи за леене на чугун и бронз, сушилня за форми и др. В шлосеростругарския се доставят пет струга за обработка на метали, три бормашини, фрезмашина, шепинг-машина и др. За ковашкото отделение е доставен въздушен чук и сечивни инструменти. След 1932 до 1939 г. внос на нови машини и инструменти почти не се реализира.

През 1933 г. се построява и нов надлъжен хелинг за строеж и ремонт на кораби с тонаж до 100 т.[210]

Средният брой на щатния персонал се движи между 30 и 100 човека. Те са предимно инженери, майстори и квалифицирани работници. При увеличаване броя на поръчките се наемат и надничари. Към 1939 г. общият брой на щатните служители и надничари достига до 140–150 човека. От 1934 г. към работилницата е създадено и конструкторско бюро. Първоначално в него работи само инж. Вл. Рождественски. Към 1939 г. броят на инженерите нараства на трима. Освен тях в бюрото са заети няколко техници и чертожници. Те поемат изцяло проектирането на корабите, строени в държавния сектор, както и изпълнението на чертежите за частни корабостроители. Към бюрото се създава специализирана библиотека с техническа литература.[211]

След преустройството на работилницата дейността ѝ се разширява. Нейните работници поддържат постройките на пристанището, морските фарове, курортните скели в морската градина, хелинга край с. Бяла, водолазното имущество, машинния парк на пристанището и кариерите „Добрева чука" и „Лъджата". Ежегодно се извършват ремонти на влекачите „Раковски", „Осъм", „Левски" и „Бургас", на моторните лодки „Искра" и „Зора", на шлепа „Арда", на дълбачките „Емона" и „Добруджа", на суходълбачките, които съставляват плаващия инвентар на пристанището. От края на 20-те години започват да се приемат поръчки за поправки на плавателни средства и от другите пристанища в страната, както и от частни лица.[212]

Липсата на кредити от страна на държавата, на достатъчно опитни инженери и майстори корабостроители предопределя развитието на пристанищната работилница изключително като кораборемонтно предприятие. От 1936 г. корабостроителната ѝ програма се изчерпва с направата на няколко лодки.

След преврата на 19.V.1934 г. на ръководни постове в държавния апарат и предприятия застават привърженици на Военния съюз и политическия кръг „Звено". Редица възлови постове в ръководството на морското ни стопанство са заети от морски офицери и възпитаници на Морското училище във Варна. Начело на отдел „Корабоплаване" е назначен капитан първи ранг Г. Славянов, един от най-активните радетели за развитието на морското ни стопанство. За началник на варненската пристанищна работилница е назначен младият машинен инженер и бивш възпитаник на Морското училище Никола Попов.[213]

Новото ръководство на отдел „Корабоплаване" си поставя за цел съживяването и активизирането на държавния сектор в морското ни корабоплаване. За целта се създава нова служба „Морско крайбрежно плаване" през 1935 г. Тя е със седалище във Варна и има за задача да поеме пътническите превози по морското ни крайбрежие.

Поради липса на средства за доставка на плавателни съдове от чужбина се взема решение те да бъдат построени в сравнително по-добре оборудваната пристанищна работилница във Варна. На 14.III.1935 г. с писмо от отдел „Корабоплаване“ се възлага на началника на варненската работилница да организира проектирането и постройката на два кораба с железен корпус за нуждите на служба „Морско крайбрежно плаване“. Те трябва да разполагат с места за по 50 пътници и да развиват скорост между 12 и 15 мили в час. Още два кораба, но с дървен корпус се предвижда да бъдат построени и за новосъздадената служба „Речно крайбрежно плаване“.[214]

Изработването на проекта на кораба се възлага на единствения инженер-конструктор в пристанищната работилница Вл. Рождественски. Той сам подготвя идейния и техническия проект на кораба, а също така и работните чертежи. Първоначално чертежите са върнати поради някои конструктивни слабости. На автора на проекта се препоръчва пейките в кораба да са поставени така, че всички пътници да са с лице към носа на кораба и разстоянието между тях да е 33 см, каквото е и в трамваите. На 10.XII.1935 г. проектът е одобрен от отдел „Корабоплаване“. Моделните изпитания се извършват в Хамбургския институт за корабни изследвания. Те са успешни и е дадено разрешение за построяването на новия пътнически кораб.[215]

След 1935 г. пристанищната работилница във Варна навлиза в нов етап от своето развитие. За първи път в бюджета ѝ е включен параграф, според който се отпускат необходимите средства за постройка на първия български железен самоходен кораб.

Въпреки че от 30-те години в работилницата се използват и електроженни заварки, се решава конструкцията на кораба да бъде нитова. Тя се е оценявала като по-сигурна и трайна. Поради това монтажът на корпуса се извършва не по секции, а по детайли. Инженер Рождественски заедно с бояджията В. Николов на око разчертават ребрата на кораба. Тъй като работилницата не разполага с преса за изкривяването на ребрата, инж. Рождественски проектира и лично ръководи изработването на примитивна винтова преса. Под ръководството на майстора К. Господинов ребрата са изкривени по шаблон до необходимата форма. С много поправки и допълнителни изчисления скелетът на кораба е готов за обшиване. Поради липса на подемнотранспортна техника всички материали и детайли за довършването му са пренасяни на ръце.[216]

Едно посещение на цар Борис в пристанищната работилница едва не унищожава в зародиш опита за създаване на българско желязно корабостроене. Неговите язвителни бележки от рода на: „... Този Ноев ковчег не ще го бива да превозва пътници по море, защото ще издави всичките. Погрозна конструкция не съм виждал. По-добре да си доставяме чертежите от странство, без да рискуваме да строим кораби недоносчета...“, хвърлят в смут строителите. Твърдата позиция на Г. Славянов възстановява спокойствието и строителството продължава.[217]

Благодарение на самоотвержения труд на работниците и специалистите от работилницата моторният железен кораб „Галата“ е спуснат на вода през пролетта на 1937 г. Той е с 29 бр.р.т и може да развива скорост 9,7 мили в час, което е близко до проектната му скорост. Едновременно се завършва и строежът на четиритонната моторна лодка „Лилия“.[218]

С построяването и успешната експлоатация на м/к „Галата“ се извършва прелом в отношението към българските корабостроители. Съответните държавни органи възприемат виждането, че у нас може да се изгради родно корабостроене. Същевременно от техническа гледна точка не трябва да се надценява този първи български железен самоходен кораб. По своите размери той не надминава една средна гемия, каквито се строят в частните и кооперативните корабостроителници у нас. Освен това поради липса на собствена металургия и машиностроене във варненската пристанищна работилница се извършва само монтажът на кораба. Всички доставки на стомана, профилно желязо, машини и електротехническо оборудване се извършват от чужбина, главно от Германия и в по-малка степен от Швеция, Дания, Чехословакия и Полша. Българско производство са само нитовете и болтовете, както и необходимият дървен материал.[219]

Въпреки ограничените възможности на българската промишленост, след успешното завършване на „Галата“ на варненската пристанищна работилница се възлага проектирането и изработването на нови железни и дървени моторни кораби и лодки. Те са предназначени предимно за нуждите на пристанищните и полицейските служби по Черно море и Дунав.

През 1938 г. е завършена моторна лодка „Евдокия“, а през следващата година е спуснат на вода новият пътнически кораб „Евксиноград“, подобрен тип на „Галата“.[220]

Само за няколко години корабостроенето заема важно място в дейността на пристанищната работилница. Тя е първото предприятие в България, което строи железни самоходни кораби за флота.

Значителните изменения, които настъпват в дейността на пристанищната работилница, довеждат и до съответни организационни промени. От април 1937 г. тя излиза от подчинението на пристанищните власти и преминава под прякото ръководство на отдел „Корабоплаване“. Съответно през 1939 г. е преименувана в Корабна и машинна работилница-Варна. Новото ѝ име отговаря по-точно на настъпилите изменения в дейността ѝ.[221]

След построяването на „Галата“ се приема и специално правителствено постановление за наименованията на новопостроените кораби. Приема се пътническите кораби да носят имената на царстващата фамилия, товарните – имената на крайбрежните селища, влекачите – имената на реки и т.н. Поставя се началото на традицията с именуването на строящите се в България кораби.[222]

Втората пристанищна работилница се създава след войната в Бургас. Нейните производствени възможности са много по-слаби от тези на пристанищната работилница във Варна. Тя не разполага със собствен хелинг, което не ѝ позволява да организира собствено корабостроене. Дейността ѝ е сходна с тази на варненската работилница – поддръжка на пристанищните съоръжения, поправка на гребни и железни моторни лодки, ремонти на фаровете и другите скели в южното ни Черноморско крайбрежие. Въпреки липсата на хелинг, през 1925 г. е спуснат на вода моторният влекач „Лебед“ с водоизместване около 20 тона и скорост 6 мили.[223] След неговото построяване в Бургаската пристанищна работилница не се правят повече опити за строеж на плавателни съдове до 1944 г.

Поради неголямата дейност на бургаската работилница и броят на заетите в нея работници е значително по-малък от този на работещите във варненската. До 1939 г. средногодишният им брой се движи между 10 и 15 човека.[224]

Между двете световни войни продължават дейността си флотските арсенали във Варна и Русе. Те разполагат с хелинги, на които се извършва ремонтът на плавателните съдове на военния ни флот. Най-важната дейност, която извършва Варненската работилница през 30-те години, е преустройството на четирите торпедоносеца с цел повишаване на бойната им ефективност. За съжаление плановете за преустройство не се оказват удачни. Общо в двата арсенала са заети около 120–130 работници и специалисти.[225]

В периода между двете световни войни държавният сектор в корабостроенето реализира определени успехи. Създават се нови производствени мощности, наемат се допълнително щатни и временни работници, започва строежът на железни корабчета. Но усилията за изграждане на база на корабостроенето и кораборемонта са насочени само към варненската пристанищна работилница.

⁂

След избухването на Втората световна война ръководни дейци от създадената през 1939 г. Дирекция на водните съобщения предвиждат, че военните действия ще направят невъзможен вноса на плавателни съдове за нуждите на българското корабоплаване. Започват да се проучват възможностите за разширяване на производствените мощности на държавните предприятия, така че те да могат да задоволяват в значителна степен нуждите на корабоплаването. Взема се решение капиталовложенията да се насочат към варненската корабна и машинна работилница, тъй като нейните работници и специалисти вече имат известен опит в строежа на железни моторни кораби.

През есента на 1940 г. началникът на Варненската корабостроителница инж. Т. Делистоянов изготвя амбициозен проект за бъдещото ѝ преустройство. Според неговия проект се предвижда изграждането на наклонена плоскост за строеж на кораби до 1000 тона и нов хелинг за строеж и ремонт на кораби до 500 тона. Авторът посочва също и необходимостта от строежа на сух док или закупуването на плаващ док за ремонт на кораби с тонаж до 6000 тона. В проекта е предвидено и изграждането на ново корабостроително хале за строеж на неголеми плавателни съдове на закрито, както и разширението на съществуващите отдели. След разширението Варненската корабостроителница ще бъде в състояние до голяма степен да задоволява нуждите на морския и дунавския ни търговски флот и да поддържа в добро състояние плаващите и земните средства, които са на разположение на Дирекцията на водните съобщения.[226]

Въз основа на направените предложения Дирекцията възлага на инж. Атанасов разработването на генерален план за развитието на варненската корабна и машинна работилница. Според окончателния план се запазват съществуващите хелинг и насипно равнище за строеж на лодки и неголеми кораби. Южно от тях трябва да се построи стапел за едновременен строеж на два кораба с водоизместимост до 4000–5000 тона. В близост до стапела ще бъде изграден мол с дължина 80 метра, съоръжен с подвижен електрически кран с товароподемност 2,5 тона и неподвижен кран за товари до 50 тона. На него ще се извършат достроечните работи на корабите.

За строеж на плавателни съдове за речното ни корабоплаване в южната част на пристанищния басейн на корабостроителницата се планира построяването на нова наклонена плоскост, заскалена с камъни от кариерата на „Лъджата“. Върху нея ще има релсов път, по който ще се движат шейните, с които ще се спускат на вода построените кораби. На плоскостта ще могат да бъдат залагани едновременно от два до четири кораба.

В близост до мола се предвижда и изкопаването на басейн за поставянето на плаващ док за ремонт на големите ни товарни кораби.[227]

Новата проектопрограма за разширението и модернизирането на варненската работилница е най-амбициозната в историята на корабостроенето и кораборемонта у нас до 1944 г.

Нейното цялостно реализиране би скъсило до голяма степен дистанцията с развитите корабостроителни държави. Създаването на подобно голямо корабостроително и кораборемонтно предприятие би дало тласък и за развитието на морското и речното ни корабоплаване. Поради военните действия програмата за разширяване на варненската корабостроителница е реализирана само частично.

Още от 1940 г. започват строителните работи по разширението на корабостроителницата. Бързо нараства и вносът на нова техника от Германия. През 1940 г. и 1941 г. се доставят 38 въздушни чука, две радиални пробивни машини, две електрически компресорни уредби, железарски стругове и други машини и инструменти.[228]

През 1941 г. след влизането на България в Тристранния пакт се приема обща програма за внос на кораби, корабни машини и оборудване, както и машини и съоръжения за българските корабостроителници на обща стойност 700 милиона лева. Близо една трета от цялата сума – 206 164 500 лева (равняващи се на 6 247 286 райхсмарки), се предвижда за внос на оборудване за обзавеждането на новата варненска корабостроителница. Строителните работи на новата корабостроителница и разширението на старата производствена база се възлагат на германските строителни фирми „Дикерхов и Видман“ от Берлин в съдружие с АД „Релла и Нефе“.[229]

Комисия в състав инж. Т. Делистоянов, инж. Ж. Тодоров (конструктор към варненската корабостроителница) и Е. Филипов (електроинженер към Дирекцията на водните съобщения) е натоварена да проучи офертата за вноса на машини и съоръжения за корабостроителницата, представена от фирмата доставчик „Ото Волф“ от Кьолн. По-крупните съоръжения, предвидени за внос, са: две електрохидравлически машини за занитване, инсталация за пълнене на корабни акумулатори, мостов кран с дължина 24 метра и вдигателна способност до 15 тона, електропреса с мощност 21 тона, уредба за електрозаварки на стойност 12 милиона лева (най-скъпата инсталация), уреди за производство на ацетон, кислород, релсов път и други.[230]

Прегледът на предвидените за внос машини показва, че Дирекцията на водните съобщения предвижда не само значително разширение, но и техническото модернизиране на корабостроителницата. Наред с механизирането на процеса на занитването се предвижда и преминаването към електрозаварка на корабните корпуси, което е важна крачка за развитието на българското корабостроене. До 1944 г. по-голямата част от предвидените съоръжения не са доставени.

Успоредно с преговорите за вноса на оборудване, започват и проучванията за доставянето на плаващ док. През 1943 г. Дирекцията на водните съобщения сключва договор за доставката на плаващ док, построен от германската фирма „Гутехофнунсхюте" от Оберхаузен за румънското пристанище Галац. Договорната цена е в размер на 50 милиона лева. Товароподемността му, от 5000 тона, до голяма степен би задоволявала нуждите на кораборемонта в България. Във Варненската корабостроителница започват строителните работи за подготвяне на мястото за поставяне на дока. Но поради военните действия той не достига до България.[231]

До септември 1944 г. е извършена значителна част от предвиденото разширение. През 1943 г. е открито новото корабостроително хале, което разполага с две помещения с размери 70 на 23 метра. В тях се разполагат главните отделения – корабостроителното и машинно-монтажното (шлосерното). Построява се и нов хелинг за строеж на по-големи кораби. Поради привилегированото положение на корабостроенето доставката на машини и инструменти за корабостроителницата продължава до август 1944 г., което позволява да се оборудват новите отдели.[232]

Към 1944 г. Варненската корабостроителница разполага със следните отдели и работилници: 1. Корабостроителен отдел, 2. Машинно-монтажен отдел, 3. Места за занитване, 4. Работилница за електрозаварки, 5. Ковачница, 6. Електротехническа работилница, 7. Бояджийска работилница, 8. Тенекеджийска и медникарска работилница, 9. Мебелна работилница, 10. Дърводелска работилница, както и Административно отделение и магазия. Освен това е завършен и релсов път за превоз на материалите до мястото на строежа. Нараства и транспортният парк, както и използването на подемна техника – вагони, вагонетки, камиони, автомобили, кранове и др. Броят на монтираните електродвигатели достига до 113 с обща мощност 1403 к.с.[233]

Вследствие на бързото разширение и модернизирането на материално-техническата база на корабостроителницата рязко се увеличават и производствените мощности. Към 1944–1945 г. при 8-часов работен ден производството му е плавателни съдове с тонаж 1800 тона, а при 11-часов работен ден – до 2400 тона. Максималното тегло на корабите, които могат да се залагат на новопостроените хелинги, е до 1000 тона. Но до 1944 г. кораб с максималния тонаж не е залаган.[234]

Вследствие на ускореното развитие на материалната база на Варненската корабостроителница през годините на войната, тя се утвърждава като най-мощното корабостроително предприятие у нас.

Настъпилите изменения във възможностите на производствената ѝ база, а също и в обема на извършваната корабостроителна дейност не отговарят на дотогавашното ѝ име – Корабостроителница и машинна работилница. През 1942 г. тя е преименувана отново на Държавна корабостроителница-Варна.[235]

През годините на войната изключително динамично нараства броят на заетия в нея персонал. През 1939 г. в нея работят около 100 надничари. През 1941 г. броят им нараства на 227 човека. През 1942 г. в корабостроителницата са заети до 740 човека. Най-голям брой надничари се наемат през 1943 и първата половина на 1944 г. – до 1500 за отделни месеци. Едновременно се увеличава и броят на щатния персонал, въпреки че не в същата степен. От трийсетина през 1939 г. към 1944 г. те са вече 107 квалифицирани работници и инженери.[236] Целият персонал на варненската корабостроителница към 1944 г. достига до 1600 човека.

Бързото нарастване на броя на заетите работници и специалисти поставя с особена острота въпроса за тяхната квалификация. До 1944 г. в сродни предприятия в Германия и Дания са изпратени на специализация няколко десетки млади работници и специалисти. Същевременно на работа във варненската корабостроителница са привлечени от Германия опитни майстори корабостроители. Още към края на 1941 г. техният брой достига до 26 човека.[237]

Разраства се и дейността на конструкторското бюро. До войната главната тежест при проектирането на корабите пада върху инж. Вл. Рождественски. През 1941 г. бюрото разполага вече с шестима инженери. Към 1944 г. в него са заети около трийсетина специалисти със средно и висше образование. През годините на войната в него постъпват инженерите: Н. Бояджиев, Н. Бакалов, Г. Георгиев, Ст. Радев, Ст. Парушев, инж. Дуков, инж. Веселинов и др. Някои от тях съдействат и за развитието на държавните корабостроителни предприятия в Русе и Кавала. Освен чертежите на плавателните съдове, строени във варненската корабостроителница, в бюрото се изработват и проектите на кораби, строени в новопостроената корабостроителница в град Кавала, а също и за някои частни корабостроителници.[238]

Създадената материална база, многобройният и опитен персонал насочват изпълнението на държавните поръчки за строеж на плавателни съдове изключително във варненската корабостроителница. До 1942 г. в нея се строят плавателни съдове изключително за гражданския флот. В тези първи години на войната са завършени моторните лодки „Аспарух“, „Теменуга“ и „Екрене“, предназначени за пристанищните управления в Черно море и Дунав. За нуждите на морското крайбрежно плаване са предвидени още два пътнически кораба тип „Евксиноград“, моторните кораби „Созопол“ и „Несебър“. Също за нуждите на крайбрежното плаване са заложени и три товаро-пътнически кораба: „Цар Иван Шишман“ с водоизместимост 35 тона, „Цар Иван Асен II“ с водоизместимост 211 тона и „Цар Иван Александър“. Поради пренасочването на дейността на корабостроителницата към изпълнението на военни поръчения до 1944 г. е завършен само най-малкият от трите кораба – „Цар Иван Шишман“.[239]

В Държавната корабостроителница се усвоява и строежът на плавателни съдове за служба „Българско речно плаване“ и различните служби по река Дунав. През периода 1940–1942 г. са завършени и предадени на Дунавската измервателна служба моторните кораби „Капитан I ранг Матей Стойков“ с водоизместимост 116 тона и „Инженер Минчев“ с водоизместимост 32 тона. Пак за дунавското корабоплаване са завършени влекачът „Искър“ и два товарни шалана с водоизместимост по 300 тона. Най-големите кораби, които се залагат до 1944 г., са два равнопалубни шлепа с водоизместимост по 1000 тона. Те са завършени след 1944 г.[240]

По настояване на Дирекцията на водните съобщения, която се стреми да насърчи развитието на българското корабоплаване, в корабостроителницата се приемат и няколко частни поръчки. През 1941 г. е завършен моторният кораб с желязна конструкция „Рила“ по поръчка на едноименното дружество. Със своята водоизместимост от 370 тона той е най-големият железен самоходен кораб, построен в България до победата на социалистическата революция. За същото дружество е построен и железният моторен кораб „Пирин“, който е с водоизместимост 274 тона.[241]

В Държавната корабостроителница се започва и преустройството на моторния кораб „Рибар“, собственост на кооперация „Нептун“. Преди преустройството той е бил с дължина 35 м и 211 бр.р.т. След основната реконструкция, която продължава от 1941 до 1946 г., „Рибар“ е удължен със 7 метра чрез внаждането на допълнителна част в средата на кораба. Съответно водоизместимостта му нараства на 550 т, товароподемността – на 400 тона и бр.р.т – на 295. След спускането му на вода е преименуван на „Добруджа“. Той е най-големият железен кораб, заложен във Варна до 1944 г.[242]

Конструкторското бюро проектира всички нови кораби, включително и такива, чийто строеж не е усвоен до 1944 г. Така например се подготвят чертежите на два товарни кораба с по 800 т товароподемност, на товаро-пътнически кораб за обслужването на южното ни Черноморие и др. Поради ангажираността на корабостроителницата с изпълнението на военни поръчки строежът на по-крупнотонажните съдове се реализира едва след 1944 г.[243] Общо в периода до 1944 г. във варненската Държавна корабостроителница са построени и заложени за нуждите на търговското ни корабоплаване, а също и за различните речни и морски служби плавателни съдове с около 4000 тона водоизместимост. Почти всичките кораби са с железен корпус.

Причината за неголемия тонаж на корабите за граждански нужди, като се има предвид бързото нарастване на производствените мощности и броят на заетите работници, е ангажирането на корабостроителницата с изпълнението на поръчки за германския военен флот. От 1942 г. строителството на военни кораби бързо нараства. Сумите, получени за извършените ремонти и строежа на нови кораби, през 1943 г. достигат до 123 592 412 лв.[244] Броят на построените плавателни съдове построени и съответно техният тонаж не може да бъде точно установен, тъй като те не се включват в годишните проектопрограми. От някои косвени данни можем да съдим за значителното предимство, с което се ползват германските поръчки пред българските. На първо място, въпреки многократно нарасналите производствени мощности за нуждите на българското корабоплаване са построени през 1942–1944 г. много по-малко кораби, отколкото в първите години на войната 1939–1941 г. Много от започнатите строежи на плавателни съдове са замразени и завършени едва след 1944 г. Също така от отчета на корабостроителницата за 1943 г. се вижда, че на строителството на германски кораби са ангажирани 1028 работници, докато за изпълнението на български поръчки – само 248 работници.[245]

В корабостроителницата се усвоява строителството на няколко типа военни плавателни съдове. Най-масово е застъпено производството на моторни шлепове със следните технически характеристики: дължина 47,6 м, ширина 6,5 м, височина 2,4 м, водоизместимост 350 т. Според някои сведения от този тип са произведени около 50 броя. Вторият основен тип са моторните миночистачи с железен корпус и водоизместимост 23 тона и миночистачи с дървен корпус и водоизместимост 85 тона. Също така са завършени няколко шалана и един плаващ док. Според М. Вълканов до 1944 г. за германския военен флот са построени общо 68 плавателни съда с тонаж около 19 000 тона.[246]

Тези данни не могат да се приемат като напълно достоверни, тъй като голяма част от заложените военни кораби са завършени едва след 9.IX.1944 г.

Новото, при това значително по обем строителство на военни кораби не представлява особена трудност за варненските корабостроители. Както и преди във варненската корабостроителница се извършва само сглобяването на отделните корабни елементи, които се докарват готови от Германия.[247]

От данните за изразходваните суми за надници на работниците и вложени материали можем да получим представа за мястото на различните дейности в цялостното производство на предприятието.[248]

Таблица 7

Изразходвани суми за работниците и вложени материали при постройката на кораби през 1942-1944 г.

Извършена работа	Изразходвани суми в лева		
	1942 г.	1943 г.	1944 г.
Строеж на кораби	75714426	86530772	108163465
Ремонт	21989949	25131362	31444202
Земни средства	7750282	8517466	10544165
ВСИЧКО	**105455282**	**120179400**	**150151832**

За 1939 г. сумите, изразходвани за материали и надници, са общо 4 382 807 лв. Следователно за пет години увеличението на този най-съществен показател за производството на корабостроителницата е над 30 пъти. При това корабостроенето е вече основна производствена дейност на корабостроителницата със 72,75% от общата сума, изразходвана за надници и материали. На второ място е кораборемонтът с около 21% от разходите, а на трето място само с около 7% остава поддържането на земните средства. До войната основна дейност на пристанищната работилница е поддръжката на земните средства на варненското пристанище.

Военната обстановка оказва и негативно влияние върху нормалното протичане на производствения процес. Поради нередовното доставяне на суровини и материали от Германия се стига до чести престои на машините и невъзможност техните производствени мощности да се използват напълно.

Бургаската пристанищна работилница остава настрани от извършваното в страната разширение на корабостроителните и кораборемонтни мощности в държавния сектор, като запазва характера на производствената си дейност отпреди войната.

Усилията на правителството са за създаване на нов център на корабостроенето във възвърнатия излаз на Егейско море. Дирекцията на водните съобщения взема решение за изграждане на ново корабостроително предприятие в гр. Кавала. То трябва да поеме изработката и поддръжката на плавателни съдове за пристанищното управление в града, за нуждите на крайбрежното плаване и за създаване на беломорски риболовен флот. Освен това в корабостроителницата трябва да се усвои и строежът на стражеви корабчета за охрана на крайбрежието.[249]

На 30.VII.1942 г. с указ на Министерството на железниците, пощите и телеграфите се отчуждават недвижимите имоти от старинния водопровод (акведукт) до брега на морето за построяването на новата корабостроителница. През август с.г. е избрано и здание за корабостроителницата.[250]

Тъй като няма възможност веднага да се достави оборудването, за да започне работа корабната и машинна работилница в Кавала, се изкупува инвентарът на няколко гръцки частни работилници за ремонт и строеж на гемии. Този инвентар е твърде примитивен и недостатъчен, за да развие работилницата по-значителна дейност. Към края на 1942 г. работилницата разполага с три отдела: 1. Корабостроителен, оборудван с двигател с трансмисия, два струга, три бормашини, един шепинг, две преси, две ковашки огнища, въздушен чук и др.; 2. Механичен (машинен), оборудван със станоци, ламаринени тави и др. Много от машините и инструментите му са изработени в самата работилница; 3. Лодкарско отделение, в което влизат машините и инструментите, откупени от гръцките корабостроители.[251] Постепенно корабостроителницата в Кавала се разширява. Доставят се нови машини и съоръжения. С построяването на собствен хелинг в работилницата могат да се извършат и докувания на корабите. Въпреки желанието на Дирекцията да създаде модерно корабостроително предприятие в Беломорието, материално-техническата ѝ база е значително по-слаба от тази на Варненската корабостроителница и е пригодена за строеж на кораби с дървен корпус.

Още при създаването на корабната и машинна работилница в Кавала през 1942 г. броят на заетия в нея персонал е 178 човека. През следващата година нараства на 228, за да достигне през лятото на 1944 г. до 304. От тях 141 са българи и 163 – гърци от гр. Кавала. Голяма част от квалифицираните работници са прехвърлени от варненската корабостроителница. От местното население се набират предимно общи работници. Сериозно внимание се обръща на квалификацията на работниците чрез провеждането на изпити за майстори корабостроители. Висшият технически персонал е представен само от двама инженери – Никола Бакалов, началник на корабостроителницата, и инж. Стефан Рачев. По-добре е представен средният технически персонал, включващ двама докмайстори, трима ел.техници, петима ковач-механици, 12 монтьори и други, всичко 27 човека.[252]

Въпреки че е създадена едва през 1942 г., корабостроителницата в Кавала по броя на заетия персонал изпреварва далеч другите предприятия в държавния сектор в Русе и Бургас.

Първоначално в корабната работилница в Кавала се организира ремонтът на лодките и плавателните съдове на пристанището в Кавала, на новите служби „Беломорски риболов“ и „Крайбрежно плаване“. От есента на 1942 г. се залагат и първите моторни кораби за нуждите на местния риболов. За разлика от Варненската корабостроителница, където се строят кораби предимно с железен корпус, в Кавала се усвоява строителството изключително на дървени кораби. Освен с по-слабата производствена база подобна насока на местното корабостроене можем да обясним и с острия недостиг на стомана в годините на войната.[253] Тук се строят кораби, предназначени за българското корабоплаване и риболов в Егейско море, и Германия не е заинтересована в доставката на материали и корабно оборудване в същите размери, както за варненската корабостроителница.

В корабната работилница се усвоява строителството на два типа кораби: „рибарски“ с тонаж 33 тона и стражеви катери тип „Марица“ с водоизместимост 23,5 тона. За една година от откриването на работилницата – от септември 1942 г. до септември 1943 г. – се отчита следната дейност. Завършени са три рибарски кораба и два стражеви катера, както и 42 лодки за нуждите на морската и строителната секция в града. Докувани са общо 69 кораба. За надници на работниците са изразходвани около 12 милиона лева.[254]

До изоставянето ѝ в първите дни на септември 1944 г. в корабната работилница в Кавала са завършени четири рибарски кораба и четири стражеви катера „Марица“, „Струма“, „Места“ и „Вардар“. Още четири катера остават недовършени.[255]

След закриването на работилницата по-голямата част от специалистите и работниците се завръщат във варненската корабостроителница.

В годините на Втората световна война сериозно внимание се обръща на разширението на Флотския арсенал във Варна и в по-малка степен на кораборемонтната работилница в Русе. Към 1944 г. Флотският арсенал във Варна разполага с пет отдела: 1. Корпусен, 2. Шлосерен, 3. Монтажен, 4. Котелен, 5. Ремонтен. Към хелинга, чиято товароподемност остава същата за кораби до 100 тона тегло, се монтира подвижен плаващ кран. Съответно се подобрява и оборудването на работилницата. През септември 1944 г. общият брой на инструменталните ѝ машини достига до 39 – 11 стуга, радиална бормашина, дълбачна машина, фрезова машина, три бормашини, две шепинг-машини, машина резачка, винторезна машина, два банцига, валцова машина за огъване на ламарина, парен чук, пружинен чук, три дърводелски машини и др. Освен ремонти на кораби с тонаж до 120 тона, разширената материално-техническа база на арсенала позволява да се премине и към строежа на неголеми моторни кораби. Във Флотския арсенал във Варна броят на заетите работници и специалисти нараства неколкократно в годините на войната. През септември 1944 г. в него работят 291 човека, от които 86 са щатни и 205 са временни работници. Освен извършваните ремонти на торпедоносците и различни военни кораби, във Флотския арсенал се усвоява и строителството на миночистачни лодки

– тип „МЧК“. Проектът им е разработен от инженер-корабостроителя капитан II ранг Протаси Пампулов. Миночистачните катери имат водоизместимост около 20 тона и скорост до 10,5 възла. Общо до септември 1944 г. във Флотския арсенал във Варна са завършени шест миночистача от този тип. Много добрите мореходни качества, които демонстрират миночистачите, наложиха тяхното производство и в първите години след Втората световна война. Флотският арсенал поема строежа на две десантни баржи за германския флот.

Оборудването и оттук производствените възможности на флотската работилница в Русе са значително по-скромни. Целият ѝ машинен парк през 1944 г. е едва 15 машини – четири струга, по една радиална машина, шепинг-машина, резачка, парен чук и др. Той се привежда в движение от парна машина с котел. Въпреки острата нужда от военни кораби за Дунавския флот и през войната в нея не се строят такива. Русенската ремонтна работилница далеч отстъпва на Флотския арсенал във Варна по броя на заетия персонал. През септември 1944 г. целият ѝ персонал е едва 35 човека. От тях 27 са щатни и само 8 са временни работници. Дейността ѝ е изключително свързана с поддръжката на плавателните съдове на Дунавската флотилия.[256]

В годините на войната държавното корабостроене затвърждава водещите си позиции в отрасъла. В трите държавни предприятия във Варна, Кавала и Бургас през първата половина на 1944 г. са заети около 2000 работници и специалисти. Единственото предприятие в държавния сектор, което не е край морето, е русенската корабна и машинна работилница. Тя се специализира в кораборемонта и нейните работници и специалисти не надминават 250 за 1944 г. В държавните предприятия през годините на войната са построени и заложени плавателни съдове с общ тонаж 23 000–24 000 тона. Това е твърде висок показател, като се има предвид че между двете световни войни няколкото плавателни съда, построени във Варна и Бургас, са с около 100 тона.

Отчитайки тези безспорни успехи, трябва да посочим, че в България се извършва само монтажът на корабните елементи и механизми, внасяни от Германия. Производителността на труда си остава твърде ниска в сравнение с големите корабостроителни държави. Въпреки че към 1944 г. държавното корабостроене достига върха на своето развитие при капитализма, дистанцията с развитите корабостроителни държави остава все още твърде голяма и по механизация, брой на работниците, производителност на труда и обем на продукцията.

§ 2. Участието на чуждия капитал в създаването на корабостроителни и кораборемонтни предприятия у нас до 1944 г.

След Освобождението на България чуждият капитал се насочва предимно към леката и хранително-вкусовата промишленост, където има възможност за извличане на бързи и високи печалби.

До Първата световна война единственият опит за създаване на корабостроително и кораборемонтно предприятие е направен от група предприемачи от Нидерландия. През 1912 г. те основават във Варна АД „Българска корабостроителница“. Целта на дружеството е строежът и ремонтът на плавателни съдове. След избухването на Първата световна война дружеството прекратява дейността си, без да организира някаква дейност.[257]

След войната единствената ни параходна компания БТПД е принудена да заделя ежегодно значителни суми за ремонт на петте си кораба. Поради липса на своя кораборемонтна база дружеството е принудено да извършва поправките в чужбина. Само по-малко сложните ремонти се извършват във варненската пристанищна работилница, както и от кооперация „Съгласие“. Ремонтите, извършвани при подобни условия, не винаги са най-целесъобразни, но винаги твърде скъпи, което ограничава размера на печалбите на БТПД.

В началото на 20-те години БТПД се обръща към правителството с предложение да организира по-голяма корабостроителна и кораборемонтна база във Варна, в която да се включат пристанищната работилница и флотският арсенал. След отказа на правителството БТПД се принуждава да търси съдружници в чужбина. За целта се водят преговори с различни чуждестранни фирми и частни лица. През 1926 г. се постига споразумение за създаване на ново машиностроително и металообработващо предприятие със смесен капитал. Първоначалният проект е да се организира корабостроителница с плаващ док. Поради малобройността на плавателния парк на БТПД се решава да се създадат отдели за ремонт и строеж на локомотиви, вагони, леярство и др. Участието на БТПД като акционер е продиктувано от желанието да се осигурят по-добри условия за ремонт на притежаваните от него кораби. Освен това личи стремеж „... щото по възможност както управителният съвет, така и самото дружество да имат българска физиономия“.[258]

На 26.IX.1926 г. официално се обявява основаването на българско АД за строеж на кораби, локомотиви и вагони, като се използва съкратеното му название „Кораловаг“. Седалището на новото дружество е във Варна. Основният му капитал е в размер на 15 милиона лева, разпределени на 1000 акции. През 1930 г. капиталът му е увеличен на 30 милиона лева. Главни акционери са: 1. БТПД със 170 акции и представители П. Кирчев, В. Игнатов, Т. Каракашев; 2. Schiffswerft Nobiskrug – корабостроителница в гр. Рендсбург, Германия, със 190 акции; 3. Ringhofe-Verke – вагоностроителна фабрика в Прага, с 200 акции; 4. Hanomag – локомотивна фабрика в Хановер, Германия, със 100 акции; 5. Германският генерален консул в София Алберт Горгас, със 100 акции; 6. Лоренц Мьорк, притежаващ търговска фирма в София, със 100 акции. По няколко акции притежават и членовете на управителния съвет. Най-голямо е участието на германски фирми – с 60% от основния капитал, следвани от чешки фирми – с 20% от основния капитал, и едва на трета позиция е БТПД със 17% от основния капитал.[259]

Целите на дружеството според устава са:

1. „Основаване, придобиване и стопанство на строителни работилници за кораби, локомотиви, вагони, както и поправка на морски, речни кораби и плавателни съдове от всякакъв тип, за предприемане на всякакъв вид механични инсталации и т.н.“;

2. „Търговия с предмети, изброени в т. 1“.

Управителният съвет е съставен от 11 членове, от които трима са представители на БТПД. Параходното дружество не успява да се наложи при избора на директор на „Кораловаг“. Ръководството на предприятието е възложено на германския инженер Паул Книпинг.[260]

АД „Кораловаг“ построява своето предприятие в индустриалния квартал на града, до канала море-езеро. Заета е обща площ от 50 декара, отпусната безвъзмездно от българското правителство под формата на условна собственост.

Съгласно дружествения договор при оборудването на предприятието се дава предимство на фирмите основателки. Освен че доставят предимно остаряла техника, те използват липсата на специална приемателна комисия и ги продават на завишени цени. Към 1928 г. „Кораловаг“ разполага със следните машини и съоръжения: един нафтов и 48 електромотора с обща мощност 644 к.с., два катера, два циркуляра, три рендосвачки, фрезер, 12 бормашини, стоманена преса, 11 струга, четири шмиргел-машини, три шепинг-машини, четири електрожена и оксижена и др. До Втората световна война нови доставки на машини почти не се извършват.

С внесените машини се оборудват следните отдели: 1. За поправка и строеж на вагони, 2. За строеж на мостове и железни конструкции, 3. Локомотивен отдел, 4. Корабостроителна работилница, 5. Стругарски отдел, 6. Ковачен отдел, 7. Дърводелски отдел, 8. Хелинг за строеж на кораби до 1000 тона, с малък пристан за достроечните работи. Оставено е място за строежа на втори хелинг, на който да могат да се залагат и по-крупнотонажни кораби. Общата стойност на сградите и съоръженията е в размер на 13,5 милиона лева.[261]

За поддържането на корабите на БТПД през 1927 г. е закупен на старо плаващ док на стойност около 15 милиона лева. Той се състои от един основен понтон и два странични понтона със следните размери: дължина 90,60 м, външна ширина 27,60 м, вътрешна ширина 22 м, обща височина 10,10 м, газене (празен) 3,10 м, водоизместимост 1200 тона, вдигателна способност – плавателни съдове до 2400 тона.[262] АД „Кораловаг“ е притежател на единственото подобно съоръжение за пълен ремонт на кораби в нашата страна. С неговото доставяне се свързват надеждите на обществеността у нас за създаването на модерно кораборемонтно предприятие. Скоро става ясно, че поради неголямата му товароподемност на него могат да се докуват само трите по-малки кораба на БТПД.

Въпреки споменатите неудачи при доставката на оборудването за „Кораловаг“, то е най-голямото машиностроително и металообработващо предприятие в България до Втората световна война.

Бързо се увеличава и броят на заетите в Кораловаг работници. Първоначално в него са ангажирани около 80–100 човека. Но още през 1929 г. броят им се удвоява. През 1930–1934 г. броят на наеманите работници достига до 300– 400 човека. Вследствие на някои неудачи в организацията на производството към 1939 г. в него са заети по-малко от 100 работници. Техническият персонал на предприятието е назначаван предимно от германци и италианци.[263]

Производствената му програма в първите години след откриването му е твърде широка. На параходите „Фердинанд“, „България“ са извършени основни ремонти. Докувани са и корабите „Варна“ и „Евдокия“. Тук е завършена и стоманената покривна конструкция на варненския общински театър. В корабостроителния отдел са построени първоначално 46 рибарски лодки, за рибарските групи, създадени сред бежанците във Варна. През 1931 г. е завършено желязно корито за 10-тонен плаващ кран. Той е единственият съд, построен у нас за изследвания период със заваръчна конструкция. През 1932–1933 г. в корабостроителния отдел са построени и шест железни шалана за превоз на товари. Те имат товароподемност от по 200 тона.[264]

Като цяло предприятието не успява да реализира поставените си цели. Стремежът на основателите да поемат поддръжката на корабния и железопътния парк в страната, както и строежа на кораби и транспортни средства е осъществен само частично. Остарялото оборудване не позволява да се разгърне модерно машиностроене и металообработване. Заплащането на ръководния кадър не е съобразено с финансовите възможности на предприятието. Така например директорът на „Кораловаг“ П. Книпинг получава годишна заплата в размер на един милион лева, както и процент от реализираната печалба. Освен него са наети редица скъпо заплатени чужденци специалисти, което утежнява платежния му баланс. За да може да издържа високоплатения си щат и същевременно да донася печалба на акционерите си, предприятието е принудено да дава все по-високи оферти за извършването на държавни поръчки. Въпреки посредничеството на БТПД „Кораловаг“ губи търга за някои значителни държавни поръчки за ремонт на локомотиви и вагони. От началото на 30-те години с все по-големи трудности се сблъскват корабостроенето и кораборемонтът, които според началните намерения на създателите му трябва да бъдат неговата основна дейност. През 1933 г. в „Кораловаг“ са построени само две мауни, с което приключва корабостроителната му дейност до 1939 г. През следващата 1934 г. е закрит корабостроителният отдел. Значителни трудности среща и кораборемонтният отдел, който се сблъсква със засилващата се конкуренция от страна на пристанищната работилница във Варна и сродни предприятия в Цариград и Галац–Румъния. Управителният съвет дори обсъжда въпроса за продаването на плаващия док и ликвидирането на този вид дейност.[265]

Намаляването на броя на поръчките довежда и до спадането на размера на реализираните печалби. От 1932 г. „Кораловаг“ приключва баланса си с непрекъснати загуби. Към края на 1935 г. общата сума на неговите задължения достига до 18 милиона лева.[266]

Огромните загуби, които ежегодно търпи „Кораловаг“ поради неумелото ръководство от страна на чуждите фирми, довеждат до остри разногласия между представителите на БТПД и останалите членове на Управителния съвет. Първоначалните надежди за създаване на модерно предприятие в областта на транспортното машиностроене отдавна са се изпарили. БТПД не успява да наложи и избирането на български поданик за директор на „Кораловаг“. След като през 1934 г. дирекорът П. Книпинг напуска заеманата от него длъжност, този въпрос е повдигнат отново. Искането на БТПД на негово място да бъде назначен българин отново е отхвърлено от Управителния съвет. През 1936 г. за директор е назначен чешкият поданик Хуго Пенка, но вече с годишна заплата от 180 000 лева.[267]

Всичко това принуждава БТПД да подготви контестация относно методите за управление и стопанисване на „Кораловаг“ от страна на чуждите фирми и техните представители. В нея са разкрити машинациите около закупуването на плаващия док и оборудването, прикриването на печалбите чрез завишаване размера на амортизациите, нереално високите заплати на чуждите специалисти. През 1937 г. дружеството ликвидира по-нататъшното си участие в „Кораловаг“. Опитът на БТПД да развие национално корабостроене и кораборемонт му костват общо загуби в размер на 9 милиона лева.[268]

С излизането на БТПД АД „Кораловаг“ окончателно се оформя като собственост на чуждия капитал. Водещо място продължава да има германският капитал с близо 60% от акциите. Чрез закупуването на акциите на БТПД чешкият капитал увеличава своя дял в предприятието до 40%.

В последните години преди Втората световна война управителният съвет предприема мерки за стабилизиране на дейността на дружеството. Въпреки това предприятието продължава да изпитва производствени и финансови трудности. През 1939 г. общата стойност на извършените поръчки в „Кораловаг“ е едва в размер на 5 милиона лева.[269]

По-крупните поръчки, които се изпълняват в годините до войната, са подвижният железен мост над канала море-езеро, свързващ Варна с квартала „Севсемес“ (сега Аспарухово), покривните конструкции на бургаската митница и електрическата централа „Въча“, стелажите на библиотеката на Софийския университет и други.[270]

Освен това „Кораловаг“ се специализира и в производството на някои селскостопански машини, арматура, парни котли и автоклави, резервоари, варели, отливки на машинни части и други.[271]

Замислено като предприятие по строежа и поддръжката на транспортни средства, постепенно „Кораловаг“ коренно променя характера на своята дейност. От 1934 г. се преустановява корабостроителната и значително намалява кораборемонтната му дейност. Въпреки значително по-добрата производствена база, в тези области е изпреварено от пристанищната работилница във Варна. В последните години преди войната „Кораловаг“ се утвърждава изключително като металообработващо и ремонтно предприятие. Надеждите за създаване на крупно кораборемонтно и корабостроително предприятие чрез привличането на чужди капитали се оказват напразни.

⁂

С избухването на Втората световна война Германия засилва ограбването на народното стопанство на България. Според някои изследвания, задълженията на Германия към нашата страна на 9.IX.1944 г. възлизат на огромната сума 9 милиарда лева. Фактически малка и бедна България се превръща в кредитор на богатата и силна германска държава. Германия принуждава българското правителство да предостави специални привилегии на всички предприятия, притежание на германския капитал или работещи за нейните нужди.[272]

АД „Кораловаг“, което е най-голямото предприятие, собственост на германски капитали за периода между двете световни войни, също се ползва със значителни привилегии, предоставени му от българската държава. Още повече че след окупирането на Чехословакия от Германия то изцяло преминава в ръцете на германския капитал. Съответно неговият дял в основния капитал на „Кораловаг“ възлиза на 99,93%. Останалите 0,07% са собственост на няколко български граждани, привлечени в управителния съвет на дружеството. От едно писмо до Българската народна банка от 30.VIII.1944 г. се вижда, че фактическият собственик на АД „Кораловаг“ е фашистката организация „Германски работнически фронт“, на която дружеството ежегодно изплаща значителна сума от 10 000 райхсмарки като членски внос.[273]

Със започването на войната настъпват изменения и в ръководството на предприятието. Чешките специалисти са подменени с германски. Отзован е директорът на „Кораловаг“ Хуго Пенка, който е чехословашки поданик, а на негово място е назначен дългогодишният служител, икономист по образование, д-р Цвятко Цветков. Той заема този пост до 9.IX.1944 г.[274]

В първите години на войната не настъпват съществени изменения в производствената база и дейността на „Коралоowaг". През 1939 г. предприятието успява до голяма степен да стабилизира дейността си благодарение на крупна държавна поръчка за строежа на 200 вагона. До 1942 г. то получава още две държавни поръчки за постройката на 400 вагона. Благодарение на тези поръчки за 1941 г. предприятието успява да увеличи производството си близо три пъти в сравнение с 1939 г. Общата стойност на произведената продукция през 1941 г. е в размер на 14 653 320 лева. Неколкократно се увеличава и броят на заетите работници, който достига до близо 400 човека през същата година.[275]

След присъединяването на България към Тристранния пакт и навлизането на германски войски в страната интересът на хитлеристкото командване към предприятията, произвеждащи плавателни съдове, бързо нараства. С оглед подготовката на нападението срещу СССР, германското военно командване на Балканите и германската легация в София полагат особени усилия да получат под свое разпореждане българския корабен парк и корабостроителните и кораборемонтни предприятия в страната. На първо място се разчита на най-голямото у нас предприятие за транспортно машиностроене „Кораловаг", което при това е и германска собственост. Под натиска на германското групово командване „Юг" българското правителство побързва да освободи дружеството от каквото и да било данъчно облагане. Също така му се разрешава безмитен внос на всички материали, съоръжения и инвентар, които са му необходими за постройката и ремонта на кораби и лодки за нуждите на германския военен флот.[276]

В мотивите към приетото постановление българският министър на финансите изтъква, че с тази мярка ще се намалят чувствително разходите на „Кораловаг" при строежа на корабите, което всъщност ще спомогне „...за общото водене на войната". С тези мотиви постановлението е одобрено и от Народното събрание.[277]

Дадените привилегии изглежда не задоволяват напълно ръководството на дружеството, защото управителният съвет настоява за приемането на ново Министерско постановление, според което да се разреши безмитен внос и финансови облаги и за материалите, необходими за изграждането на новите кейове, хелинги и корабостроителни помещения.[278]

За разширяването на производствената база на „Кораловаг“ българското правителство разрешава да се преведат по клиринга от Германия 450 000 райхсмарки за изплащане на получените площи и още 3 милиона за „разноски по предприятието“. Всичко по тогавашен курс на лева е равно на 112 125 000 лв.[279] Правителството разрешава на „Кораловаг“ да закупи в района на пристанището нова площ от 67 680 кв.м и да резервира допълнително още 300 000 кв.м за евентуално бъдещо разширение на предприятието.[280]

Във връзка с промяната на производствената дейност и насочването ѝ предимно към корабостроенето и кораборемонта се извършва преразпределение на съществуващите отдели. Създават се нови пет отдела: 1. Отдел за строеж и поправка на десантни кораби, 2. Отдел за строеж на минни заградители, 3. Отдел за съоръжаване на бетонни кораби, 4. Отдел за товарни вагони, 5. Завеждащи работилници. Новото разпределение е изцяло подчинено на постройката и ремонта на плавателни съдове за германския военен флот.

Само за няколко години се извършва значително по обем строителство. През 1943 г. се завършва и пуска в действие новата електростанция на предприятието. Същата година сумарната мощност на електродвигателите в „Кораловаг“ достига до 821,5 к.с. Във връзка с усвояването на строежа на бетонни кораби е построен бетонен кей с дължина 400 м за тяхното съоръжаване. Завършен е нов хелинг за строеж на железни кораби. Към хелингите е изградена нова корабостроителница и компресорно отделение.[281]

След 1941 г. е доставен втори плаващ док. Не е известна вдигателната му способност, но от отчета за 1943 г. се вижда, че предприятието разполага с голям и малък плаващ док.[282]

В годините на войната почти изцяло се обновява и машинният парк на „Кораловаг“. Общата стойност на машините, с които разполага към 1944 г., достига до 110 милиона лева. Една твърде висока сума, която показва многократното нарастване на съоръжеността на предприятието.

В резултат на разширението и модернизирането на производствените мощности бързо нараства годишният производствен капацитет на „Кораловаг“. Към 1944 г. в него годишно може да се произвежда: монтаж на железни кораби до 150 тона, 4–5 броя с тонаж 600–700 тона, монтаж на железнодървени кораби до 80 тона, 6–7 броя с общ тонаж до 500–600 тона. Всичко монтаж на плавателни съдове годишно до 10–12 броя с общ тонаж 1100–1300 тона.

Освен това в предприятието годишно могат да се строят до 100 товарни вагона и да се ремонтират до 500 вагона и локомотива. Също така може да се произвежда до 1200 тона водопроводна арматура и железни конструкции, железни мостове, парни котли и други, както и някои видове машини като шепинги, стругове, кукурузорезачки, сламорезачки и други до 150 тона.[283]

Според производствените си мощности „Кораловаг“ е найголямото машиностроително предприятие у нас до 1944 г. По отношение на мощностите на корабостроителния отдел отстъпва само на Държавната корабостроителница във Варна.

След 1941 г. германското командване започва да проучва възможностите за усвояването в България и на железобетонно корабостроене. При постройката на подобен тип плавателни съдове разходът на железен материал се намалява близо три пъти в сравнение с кораби с железен корпус и съответно стойността му е с около 30 % по-ниска.[284]

Под натиска на германското военно командване българското правителство с постановление № 16 от 19.IV.1942 г. разрешава у нас да се организира производството на железобетонни плавателни съдове. Същата година в София се организира АД „Нептун“ с филиал във Варна. Взема се решение производствената му база да се изгради във Варна, в близост до предприятието на „Кораловаг“. Новото дружество е със сравнително неголям основен капитал. Той е в размер 1 500 000 лева, разпределен на 150 акции по 10 000 лева. Главен собственик е германската фирма „Dickerhof und Widman“ със 135 акции. Българско-унгарско-германската фирма „Релла и Нефе“ е притежател на 12 акции, а останалите 3 акции са собственост на членовете на управителния съвет. АД „Нептун“ е второто корабостроително предприятие в нашата страна, изградено с участието на германски капитали.

В устава на дружеството е посочено, че „...целта на АД „Нептун“ е строежът на превозни средства от всякакъв тип, особено на кораби за вътрешно и морско корабоплаване“.

Новото корабостроително предприятие се разполага в индустриалния квартал на Варна, от североизточната страна на канала в близост до „Кораловаг“, с който образува единен производствен комплекс. То се ползва със същите привилегии, които се предоставят и на „Кораловаг“. Строените за Германия кораби при напускането на страната се освобождават от заплащането на мито.[285]

Корабостроителницата на „Нептун“ разполага със следните сгради и съоръжения: 1. Басейн, съединен с канала и дълбок 5,5 м. От западната му страна е разположен стапелът, на който се строят корабите; 2. Сгради, в които се разполагат работилниците – шлосерни, дърводелски и ковачници; 3. Временна постройка и кантора.[286]

Работилниците са сравнително добре оборудвани. Те разполагат с бетонобъркачки и различни инструменти. Мощността на двигателя е 65 к.с. Всички машини са наети от фирмите основателки със срок до съществуването на предприятието.[287]

Производственият годишен капацитет на АД „Нептун“ е изливането на два железобетонни танкера с по 3200 тона товароподемност – или годишно общо 6400 тона.[288]

С разширяването на мощностите на „Кораловаг“ и създаването на „Нептун“ бързо се увеличава броят на заетите в тях работници и квалифицирани специалисти. Те се наемат с колективен трудов договор. Особено динамичен е този ръст в по-старото предприятие – „Кораловаг“. През 1939 г. вследствие на ограничената му дейност броят на специалистите и работниците е по-малко от 100. В края на 1941 г. той е вече 444 човека, с което е надмината най-високата заетост за довоенния период. Със започването на изпълнението на германски поръчки през 1942 г. още в края на същата година техният брой достига до 712. Най-голям брой надничари се наемат през есента на 1943 г. и началото на 1944 г. В отделни

сеци броят им надминава 1200. Към септември 1944 г. в
ораловаг“ са заети около 1000 работници. Броят на служи-
лите съответно се увеличава на 44, като 12 от тях са ин-
нери. В годините на войната тук се създава конструкторско
ро, в което са анжанирани шестима от инженерите, а оста-
лите изпълняват функциите на ръководители на различните
дели. Характерно за „Кораловаг“ е привличането на по-
лямата част от ръководния състав, както и на високо квали-
цираните кадри от Германия.[289]

В „Нептун“ наетите работници са значително по-малко,
колкото в „Кораловаг“. През 1943 г. в него работят 314
ботници, 11 майстори и 20 служители и инженери. До
птември 1944 г. броят им не се променя съществено.[290]

Значителна помощ в усвояването и развитието на кора-
строенето в „Кораловаг“ и „Нептун“ оказват германските
рабостроителни фирми чрез изпращането на специалисти.
арненските корабостроители не познават строителството
железобетонни кораби. Затова след откриването на пред-
иятието през 1942 г. от Германия са привлечени 35 квали-
ицирани работници и специалисти в областта на железо-
тонното корабостроене. Впоследствие техният брой е уве-
ичен. Значителна част от българските корабостроители в
вете предприятия са изпращани на специализация в сродни
рмански предприятия. Според някои данни броят на изпра-
ените в германски корабостроителници български работни-
и и специалисти към 1944 г. достига до 90 човека.[291]

След 1941 г. производствената дейност на „Кораловаг“ бър-
о започва да нараства, като се променя и нейният характер.
ъпреки че продължава изпълнението на държавните поръч-
и за строежа на 600 товарни 20-тонни вагона, основната дей-
ост на предприятието е вече строежът и ремонтът на плава-
елни съдове за нуждите на германския военен флот. Главните
ипове кораби, които се строят тук, са железни десантни шала-
и, миночистачки, бързоходни изтребители (фишкутери). На
торо място в „Кораловаг“ се извършва достройката и обза-
еждането на железобетонните съдове, строени в „Нептун“.
„Нептун“ се усвоява строителството предимно на железо-
етонни танкери. Общо до 1944 г. тук се залагат три и се

завършва един танкер. Поради някои конструктивни слабости те не се оказват особено удачни при експлоатация. В „Нептун“ се започва строителството на сухотоварни баржи и брандвахти за превоз на по 130 човека. Паралелно с тази основна дейност, в двете предприятия се извършват и строежите на няколко плавателни съда за българския флот. Рязко е намалено приемането на частни поръчки, които не заемат повече от 5-10% от капацитета на „Кораловаг“. В годините на войната значително се увеличава и обемът на кораборемонтната дейност, извършвана на двата дока на „Кораловаг“.[292]

Като цяло данните за корабостроителната и кораборемонтната дейност на „Кораловаг“ и „Нептун“ са непълни, поради това трудно може да се определи броят и тонажът на построените в тях плавателни съдове в годините на войната. В годишните отчети на „Кораловаг“ за 1943 г. и 1944 г. са посочени следните данни за строежа и ремонта на плавателни съдове. През 1943 г. са завършени 9 шалана, 13 рибарски лодки и др. През следващата година се отчита изработването на 9 дървени корита и 10 десантни шалана. Извършени са и неголеми поправки на 87 шалана, 37 дървени корита, 8 миночистача, 106 автомобила. На големия док са докувани 39 плавателни съда, а на малкия – 17, или всичко са докувани 56 плавателни съда.[293]

Общият брой на построените железни и дървени плавателни съдове в „Кораловаг“ до септември 1944 г. е между 40 и 50 броя, а на ремонтираните до няколкостотин.

По-точна представа за нарасналото производството на „Кораловаг“ е в годините на войната можем да получим при сравняване на стойността на продукцията му за отделните години. През 1941 г. стойността на продукцията му е 14 653 320 лв. През 1942 г. тя нараства вече на 40 935 596 лв. При това коренно се променя и характерът на производството на предприятието. За 1941 г. основната дейност е все още строежът на товарни вагони, докато за 1942 г. над 85% от стойността на продукцията е създадена в корабостроителния и кораборемонтния отдел на предприятието. През 1943 г. продукцията на „Кораловаг“ е вече в размер на 116 484 362 лева, от които 99 747 052 лева са реализирани от корабостроенето и кораборемонта.294 Следователно само за 3 години – от 1941 г. до 1943 г. – продукцията на „Кораловаг“ се е увеличила 8 пъти, а в сравнение с 1939 г. увеличението е около 22 пъти. При това основната част от нея е вече произведена от корабостроителния и кораборемонтния отдел.

Произвежданата продукция е предназначена предимно за германския флот. За това можем да съдим от някои данни за изплатените суми от германското командване, а също и от броя на работниците, ангажирани за изпълнението на германски поръчки. През 1942–1943 г. предприятието получава от германския военен флот сумата 83 218 810 лв. за извършените строежи и ремонти на техни плавателни съдове. При това германската страна задържа изплащането на значителна част от стойността на извършените поръчки. Общата стойност на задълженията на германската армия, които остават неизплатени, достига до 20 милиона лева.[295]

В писмо на директора на предприятието до Дирекцията на гражданската мобилизация се посочва, че през март 1944 г. от ангажираните 1140 работници 70% работят по изпълнението на германски поръчки, а само около 30% – по български поръчки.[296]

В „Кораловаг“ и в „Нептун“, както и в Държавната корабостроителница във Варна се извършва само монтажът и оборудването на плавателните съдове. Всички материали, корабни машини и механизми се внасят от Германия.[297]

В периода на Втората световна война германският капитал, ползвайки привилегиите, предоставени му от българското правителство, активно прониква в българското корабостроене и кораборемонт. В двете предприятия, създадени с германски капитали във Варна, се влагат повече от 100 милиона лева. Благодарение на крупните доставки на съоръжения и машини до август 1944 г. те разполагат със сравнително добре оборудвана производствена база. Бързо се увеличава броят на заетите в тях работници и специалисти, достигайки към началото на 1944 г. до 1500– 1600 човека. В „Кораловаг“ се организира второто у нас конструкторско бюро за проектиране на плавателни съдове. Другото е в Държавната корабостроителница-Варна.

Освен строежа на плавателни съдове с железен и дървен корпус, в двете корабостроителници във Варна се усвоява строежът на железобетонни кораби, което е новост не само за българското, но дори и за световното корабостроене. По такъв начин България се нарежда сред малкото страни в света, в които се изграждат железобетонни кораби. Железобетонните танкери със своята товароподемност от 3200 тона са най-големите плавателни съдове, строени у нас до 1944 г. В „Кораловаг“ и „Нептун“ в годините на войната са завършени плавателни съдове с общ тонаж 6000–8000 тона. По този основен за корабостроенето показател те отстъпват само на държавната корабостроителница във Варна, като далеч изпреварват всички останали държавни, кооперативни и частни корабостроителници. В областта на кораборемонта те си запазват позициите на най-голямо предприятие у нас.

От друга страна, въпреки острата нужда от плавателни съдове за морското и речното ни корабоплаване там почти не се строят кораби за нуждите на България. Също така голяма част от сумите за извършените за Германия поръчки не се изплащат. Дори и тези, които се изплащат, са без реално покритие от германска страна. Контролирайки напълно производството на „Кораловаг“ и „Нептун“, германското командване въобще не се съобразява с националните интереси на България. Германските войници, които са били разположени във Варна, са имали заповед да взривят десантните лодки, строени в „Кораловаг“, а и заедно с тях и самото предприятие. Само светкавичното навлизане на съветската армия във Варна и готовността за въоръжена съпротива на работниците в „Кораловаг“ го спасяват от унищожение.

§ 3. Частният и кооперативният сектор в развитието на малотонажното корабостроене

До края на Първата световна война строежът на дървени платноходки за нуждите на крайбрежното корабоплаване и риболова е съсредоточен почти изцяло в ръцете на местното гръцко население.

След войната дървеното корабостроене по нашето морско крайбрежие изпада в криза. Причините са от различно естество. Общата икономическа криза на народното ни стопанство, вследствие разрушенията от войните, рязкото намаляване на търговията поради обедняването на населението, загубата на добруджанското ни крайбрежие рязко ограничават възможностите на риболова и крайбрежното плаване, съответно и търсенето на нови плавателни съдове. Трябва да се има предвид също изселването на значителна част от местното гръцко население, което дотогава е главен носител на корабостроителните традиции у нас.

През 1920 г. е направена анкета за състоянието на лодкостроенето и риболова по нашето крайбрежие. Данните, изнесени в нея, показват западането на тези доскоро цветущи отрасли на морското ни стопанство. В Несебър са останали само няколко лодкостроители, които строят лодки за местните рибари. В Созопол, Поморие, Ахтопол и другаде корабостроенето е почти напълно замряло. В особено тежко състояние е най-големият център на дървеното корабостроене по нашето крайбрежие до Първата световна война – град Царево. В неговото пристанище не са останали дори и гребни лодки. Странджанските гори започват да се използват за добив на дървени въглища, а не за строеж на плавателни съдове.[298]

В малко по-добро състояние е лодкостроенето във Варна, където негово ядро са липованците от с. Казашка махала.

Наред с негативните последици за морското ни стопанство от което има изселването на местните гърци, то дава възможност на местното българско население да „открие" морето. Опразването и западането на традиционни морски професии послужва като начален тласък за приобщаването му към професиите от морското ни стопанство, включително и към тази на лодкостроители и корабостроители.

Благодарение на грижите на българската държава постепенно се възстановява морският ни риболов. Започва и съживяването на трафика между черноморските ни селища. Това довежда до нарастването на търсенето на неголеми платноходи и моторни корабчета. Започва се процес на неговото възраждане в селищата по крайбрежието. За неговото сравнително бързо възстановяване значителен принос имат големият брой емигранти от Русия, които се заселват предимно във Варна и Бургас. За разлика от довоенния период, когато центровете на корабостроенето и лодкостроенето са в Царево, Ахтопол, Созопол и Несебър, сега вече новите центрове на дървеното корабостроене и лодкостроене са големите ни черноморски градове Варна и Бургас.

Особено силно се чувства руското влияние в развитието на корабостроенето във Варна. Повечето майстори корабостроители са от с. Казашка махала. Известни майстори са Кондрат Липотов Данаилов и тримата му синове Данаил, Иполит и Фома, Феодор Миронов и др. Заселилите се след войната руски емигранти строят работилниците си предимно в района на пристанището. По-известни са Феодор Плющов, построил първата спортна лодка в България, Никифор Данаилов, Димитър Бодлев и други.

Активизира се и българското участие в лодкостроенето. През 20-те години се откриват лодкарските работилници на Захари Тодоров, Теофан Стамболиев, Атанас Проданов и други.

Силно руско присъствие има и при развитието на бургаското лодкостроене и корабостроене. През 1916 г. е регистрирана първата лодкарска работилница в Бургас, собственост на Коста Никитов. През 20-те години се откриват работилниците на Никита Андонов, Илия Кравец, Павел Власенко.

От българите известни майстори лодкостроители са Левчо Попов, Христо Чакъров и други. През 30-те години е открита и най-голямата частна корабостроителница по Черноморието за периода между двете световни войни, собственост на Живко Йорданов.[299]

В старите центрове Созопол и Несебър също се възстановява лодкостроенето за нуждите на местните рибари, макар в по-скромни размери от Варна и Бургас.

Така през 20-те години до голяма степен се възстановява строежът на дървени плавателни съдове по нашето морско крайбрежие. Общият брой на работилниците надминава 20. Те са твърде слабо оборудвани. Целият им инвентар се състои обикновено от дърводелски и железарски инструменти. Единствено корабостроителницата на Живко Йорданов разполага със собствен електрически мотор и банциг.[300]

Наемен труд почти не се използва. Понякога на майстора му помагат синовете или близки роднини, които по такъв начин изучават занаята.

. Първоначално в тях се строят предимно рибарски лодки – с гребла или ветроходи. Максималният им тонаж е до 10–12 тона. Постепенно се усвоява строежът на по-големи плавателни съдове за превози на товари. През 30-те години се усвоява и строежът на моторни кораби. В работилницата на Живко Йорданов са построени моторните ветроходи „Морският вълк“, с тонаж 20 тона и „Старият вълк“ с тонаж 65 тона. Майсторът Никита Андонов построява 40-тонния моторен кораб „Свети Георги“. Също в Бургас корабостроителят Йосиф Сидеров през 1939 г. построява моторния ветроход „Егея“ – 40-тонен.[301] Няколко моторни ветрохода „Струма“, „Риск“, „Русалка“, „Хан Омуртаг“ и други са спуснати в Созопол и Несебър.

Във Варна майсторите корабостроители са принудени да работят при значително по-трудни условия в сравнение с корабостроителите от южното ни Черноморие. Те трябва да устояват на засилващата се конкуренция от страна на пристанищната работилница и „Кораловаг“. Те ги изместват при изпълнението на държавни поръчки и започват да ги конкурират при частните заявки за строеж на лодки и неголеми корабчета.[302]

За да могат да устоят на конкуренцията, варненските корабостроители се принуждават да търсят начини за обединяване и създаване на по-жизнеспособни предприятия. Между двете световни войни във Варна се създават няколко производителни кооперации за строеж и ремонт на дървени плавателни съдове.

Първата корабостроителна кооперация „Съгласие“ се създава на 12.IV.1920 г. Нейни основатели са Георги Асенов – котляр, Милан Маркович – монтьор, Захари Тодоров – лодкар, Антон Николов – шлосер, Либертин Попов – шлосер, Иван Кьосев – стругар, Георги Янков – шлосер, Арам Апкаров – леяр. Общият дялов капитал е в размер на 549 000 лева.[303]

В устава на кооперацията е посочена бъдещата ѝ производствена дейност: „Изработване и поправка на лодки и гемии, земеделски и индустриални машини, парни котли, резервоари и др.“

Работнилницата ѝ е построена до Старата гара на брега на Варненското езеро. За целта Варненската община им отстъпва два декара общинска земя.

Към 1932 г. работилницата е електрифицирана и разполага със следните отделения: 1. Шлосерно; 2. Ковашко; 3. Леярно; 4. Оксиженно; 5. Дърводелско. Общата стойност на машинния ѝ парк и инструментите възлиза на 533 175 лева. Благодарение на закупката на част от машините на Холандската корабостроителница във Варна, тя е най-добре оборудваното предприятие в частния и кооперативния сектор между двете световни войни.[304]

Един от първите клиенти на кооперацията е БТПД. В работилницата ѝ се извършват дребни поправки на параходите „Варна“ и „Цар Фердинанд“. Също така се извършват ремонти на плавателни съдове на различните държавни морски служби – като на кораба „Камчия“, драгата „Емона“, котела на „Калиакра“ и други.

През 1924 г. кооператорите закупуват една потопена гемия с водоизместимост 120 тона. В работилницата се извършва основен ремонт на гемията и се монтира нов двигател. Под името „Съгласие“ се използва от кооперацията за превоз на товари. В работилницата се строят ветроходи и за частни фирми.[305]

Броят на работниците се движи в зависимост от размера на годишните поръчки. През 1925 г. са наети 25 работници. Най-много са ангажирани през 1928 г. – 74 работници.[306]

След 1927 г. започва упадъкът на кооперация „Съгласие“. Главната причина е засилващата се конкуренция на пристанищната работилница и „Кораловаг“. За да неутрализира напълно дейността на кооперацията, управата на „Кораловаг“ ѝ предлага да предаде инвентара си срещу известно обезщетение. Предложението е отхвърлено, но част от кооператорите преминават на работа в „Кораловаг“.

През 1929 г. Варненската община отнема мястото ѝ край езерото и го предава на пристанищната работилница.

Поради конкуренцията строежът и ремонтът на плавателни съдове е сведен до минимум. От отчета за 1929 г. се вижда, че дейността на кооперацията се изчерпва с построяването на няколко лодки и мауни. Липсата на собствени средства не ѝ позволява да разшири производството си. Загубите ѝ непрекъснато нарастват. Кооператорите все по-трудно успяват да покриват задълженията си към Българската земеделска кооперативна банка (БЗКБ). На 26.X.1936 г. се провежда извънредно Общо обединително събрание на членовете на кооперациите „Съгласие“ и „Черно море“. Производствено-механична кооперация „Съгласие“ престава да съществува като самостоятелно предприятие.[307]

Икономическата криза от 1929–1934 г. довежда до разоряване на стотици дребни собственици – майстори корабостроители, монтьори, шлосери и др. Някои започват работа в пристанищната работилница или „Кораловаг“. Други решават да обединят силите си за създаването на по-жизнеспособни предприятия.

През 1932 г. е създадена производителна кооперация за технически, индустриални и морски предприятия „Черно море“. Въпреки така посочените цели в наименованието и устава, кооперацията не успява да организира строежа и ремонта на морски съдове. Тя се оформя като металообработващо предприятие.[308]

Това принуждава част от кооператорите, които желаят да създадат предприятие с морски профил, да напуснат кооперация „Черно море“. През 1934 г. те основават корабостроителна механожелезарска кооперация „Нептун“. Нейни създатели са инж. Иван Родев, инж. Владимир Рождественски, Теофан Стамболиев, Никифор Данаилов, Щерю Стамболиев, Атанас Проданов – майстори корабостроители, Стоян Стоянов – машинен техник, Сава Адалиев – рибар, и Марко Карпенко – капитан крайбрежно плаване. Основният капитал на кооперацията възлиза на 193 500 лева, разпределен на 774 дяла по 250 лева. За да се избегне влиянието на кооператорите с по-голям дял в управлението на кооперацията, уставът определя максималната сума, която може да вложи всеки един от членовете ѝ.[309]

Работилницата на кооперацията се разполага в района зад рибното тържище във Варненското пристанище. За целта се използва старата лодкарска работилница на Теофан Стамболиев.

Първият председател на кооперацията инж. Иван Родев умира още през първата година след създаването ѝ. Другият, инженер В. Рождественски, преминава на работа в пристанищната работилница. За председател е избран опитният майстор корабостроител Теофан Стамболиев. Благодарение на енергичната му дейност и умело ръководство кооперацията успява да стабилизира производството си въпреки неблагоприятната конюнктура.

В кооперация „Нептун" се изграждат три основни отдела според дейностите, осъществявани от кооператорите. Корабостроителен отдел, разполагащ с хелинг, три елмотора, банциг, циркуляр и инсталационна апаратура, дърводелски и железарски инструменти. Корабоплавателен отдел, разполагащ с гемията „Кооператор" и лимбата „Нептун". Риболовен отдел, разполагащ с няколко рибарски лодки и мрежи за улов на калкан.[310]

Основната дейност на кооперацията е корабостроенето и кораборемонтът. В нея се строят лодки – моторни, гребни, ветроходни, и се ремонтират различни плавателни съдове. Построените плавателни съдове са предимно за собствени нужди, но понякога се приемат поръчки и от други корабособственици. Проектите на корабите се изработват от Теофан Стамболиев.

През 1936 г. е извършен основен ремонт на старата гемия „Света Параскева", преименувана след спускането на вода в „Успех". Следващата година са завършени риболовният кораб „Иван Родев", две лимби „Труд" и „Работник", спортни и риболовни лодки. От 1938 г. започва строежът на серия моторни корабчета за делфинолов в открито море. Още същата година са спуснати на вода първите две моторници „Мечта" и „Сполука" с тонаж от по 14 тона. За кооперация „Добруджа" е предадена една мауна, а за корабособственика Яни Пинелов от Созопол – 20-тонния моторен кораб „Цар Борис". Построените плавателни съдове в работилницата на кооперацията са с дървен корпус и малък тонаж. Кооператорите не разполагат с необходимата производствена база и достатъчно финансови средства за строежа на по-крупнотонажни плавателни съдове.

През периода до Втората световна война броят на кооператорите непрекъснато нараства и достига до 39 през 1939 г. В различните отдели се наемат и временни работници, но точният им брой не е отразен в годишните отчети.[311]

В периода от създаването през 1934 г. до 1939 г. кооперация „Нептун“ успява да реализира поставените си цели, а именно да усвои строежа на лодки и дървени корабчета, да развие собствен риболов и корабоплаване. Въпреки непрекъснатите финансови затруднения, тя е единствената кооперация във Варна, която успява да оцелее и да продължи дейността си в годините на Втората световна война.

В Бургас въпреки развитото лодкостроене и строеж на гемии до втората половина на 30-те години не се правят опити за организиране на корабостроителни кооперации. Основната причина е в липсата на конкуренция от страна на големи държавни или частни корабостроителни предприятия, която да ги подтикне към обединение.

През 1938 г., вероятно под влиянието на успешното развитие на кооперация „Нептун“, която вече изпълнява поръчки за бургаски корабособственици, и тук се възприема идеята за организирането на кооперативно корабостроително предприятие. Главни инициатори са Матей Г. Матеев и варненският корабостроител Феодор Плющев.

Същата година се организира първата корабостроителна кооперация в Бургас под името „Български Лойд“. В нея участват 8 кооператори – Матей Т. Матеев – машинен техник, Феодор Плющев – корабостроител, Никола Лазаров и Феодор Миронов – майстори корабостроители, Христо Атанасов – машинен монтьор, Тодор Илиев – столар, Иван Христов и Антон Цветков. За председател на кооперацията е избран М. Матеев.[312]

Амбициите на кооператорите са да привлекат дребните бургаски корабостроители и да положат основите на съвременното корабостроене в града, като усвоят строежа на плавателни съдове с железен корпус. Техните цели не намират положителен отклик сред бургаските корабостроители. И тримата майстори корабостроители са варненски граждани, надяващи се да намерят тук по-успешна реализация на своя труд.

Още след организирането на кооперацията започват разпри между кооператорите. Те довеждат до напускането на Феодор Плющев и другите двама варненски майстори. Останала без опитни майстори корабостроители, кооперация „Български Лойд“ успява да се реализира като корабостроително предприятие едва в годините на Втората световна война.

Периодът между двете световни войни е плодотворен в развитието на малотонажното дървено корабостроене и лодкостроене по Черноморското ни крайбрежие. Създават се няколко десетки частни и кооперативни работилници, които спомагат за възраждането на този древен морски отрасъл. Едрият частен капитал не проявява интерес към влагането на капитали за развитие на родното корабостроене. Затова не се създават по-модерни корабостроителници за строеж на плавателни съдове с железен корпус.

Въпреки ограничените си производствени мощности и заети работници в частния и кооперативния сектор се построяват стотици лодки и дървени корабчета. Те спомагат за съживяване на морския крайбрежен трафик между черноморските ни селища, повдигат риболова и по такъв начин дават прехрана на немалка част от населението в този регион.

◆◆◆

В годините на Втората световна война настъпва значителни промени в условията, при които работят малките лодкостроителни и корабостроителни работилници. Като цяло те благоприятстват подема в тяхната производствена дейност.

На първо място е увеличаването на морския ни излаз след връщането на Южна Добруджа през 1940 г. и Беломорска Тракия през следващата година. Морският трафик между тях и старите ни пристанища бързо нараства, което довежда до неколкократно увеличение на навлата за превози на товари. Голямото търсене на плавателни съдове довежда до създаването на редица нови корабостроителни работилници.

На второ място, отпада конкуренцията на големите ни корабостроителни предприятия Държавната корабостроителница и „Кораловаг“ във Варна, които почти изцяло са ангажирани с изпълнението на държавни поръчки.

На трето място, поради военните действия е невъзможен вносът на плавателни съдове. Морското ни корабоплаване трябва да разчита само на производството на кораби в нашата страна.

При така създадената ситуация държавата е принудена да даде редица привилегии и да отпусне значителни кредити за развитието на частното и кооперативното ни корабостроене.

През годините на войната водещото място на главен център на дървеното корабостроене си запазва град Варна. Варненските корабостроители имат натрупан опит от предвоенния период.

Най-успешно е развитието на кооперация „Нептун“, тъй като тя има създадени производствени мощности отпреди 1939 г. Острата нужда от плавателни съдове (поради изземването на моторниците ѝ за военния флот) принуждава кооператорите да започнат строежа на ново корабостроително хале. Строежът е завършен през 1943 г. За неговото обзавеждане е доставено значително количество железарски машини и инструменти. Въпреки че след разширението могат да се строят и кораби с железен корпус, такива до 1944 г. не се залагат. Общият годишен капацитет на новата корабостроителница „Нептун“ е плавателни съдове с общ тонаж до 300 тона.[313]

С разширяването на производствените мощности на кооперацията бързо нараства числеността на заетия персонал. Ако през 1940 г. в нея са заети 49 човека (41 кооператори и 8 работници), то през 1944 г. техният брой нараства на 122 (42 кооператори и 80 работници).[314]

Общо броят на кооператорите и наемните работници за пет години се увеличава два и половина пъти. Докато броят на кооператорите се запазва на едно ниво, то броят на наемните работници нараства 10 пъти. Близо половината от кооператорите и наемните работници са ангажирани в корабостроителницата.

До завършването на новото хале дейността на „Нептун“

се характеризира със строежа на неголеми товарни и риболовни кораби. За собствени нужди са построени още три делфиноловни моторници – „Летящи“, „Шумни“ и „Дръзки“, моторните кораби „Надежда“, „Шабла“, „Нептун В“, „Нептун Г“, няколко аламани и мауни за риболовния отдел и др. Няколко моторници са завършени за риболовните кооперации във Варна, както и 10 спасителни лодки за БТПД.

С откриването на новата корабостроителница се преминава към строежа на по-големи товарни кораби. През 1942 г. е завършено преустройството на три 20-тонни корабчета, закупени в Балчик. След пускането им в експлоатация новите моторни кораби „Витоша“, „Стефан Караджа“ и „Хаджи Димитър“ попълват търговския флот на кооперацията. Между 1942 и 1944 г. са построени или основно ремонтирани моторните кораби „Васил Левски“ – 60-тонен, „Христо Ботев“ – 75-тонен, „Беласица“ – 90-тонен и др. През 1943 г. е заложен най-големият кораб, строен в корабостроителницата „Нептун“ до 1944 г. – м/к „Балкан“ с водоизместимост 150 тона.[315]

Кооперация „Нептун“ закупува на търг и кораба „Рибар“, собственост на бившето рибарско училище в Созопол. Тъй като не разполага с необходимите производствени мощности за неговия ремонт, той е заложен през 1941 г. на хелинга на Държавната корабостроителница.

След 1942 г. в кооперацията почти не се приема изпълнението на чужди поръчки. Изключение се прави само за Щерю Стамболиев, като бивш член на кооперацията. С негови материали през 1943 г. е завършен моторният кораб „Болярин“ с тонаж от 55 тона.

Общо до 1944 г. в корабостроителницата на „Нептун“ са построени и заложени повече от 30 моторни кораби с общ тонаж над 1000 тона.

Известна представа за ръста на корабостроенето и кораборемонта ни дават годишните отчети за реализираната брутна печалба. През 1939 г. нейният размер е 157 901 лв. С откриването на новото хале през 1942 и 1943 г. тя достига до над един милион лева. Или в годините на войната се отбелязва ръст от 7–8 пъти.[316]

Като цяло дейността на кооперация „Нептун“ в годините на войната е успешна. Тя изгражда нови производствени мощности, няколко пъти увеличава броя на заетите кооператори и работници в корабостроителния отдел. За разлика от Държавната корабостроителница и „Кораловаг“ не милитаризира производството си. Въпреки че далеч им отстъпва по мощности и брой на заетите работници и специалисти, тя играе важна роля в доставката на плавателни съдове за българското корабоплаване в годините на войната.

След 1940 г. активизира дейността си и кооперация „Черно море“. През 1942 г. тя освобождава от залог инвентара на бившата кооперация „Съгласие“, изплащайки дълга ѝ към земеделската банка. Това ѝ дава възможност да ориентира дейността си към кораборемонт, поправка на корабни машини, изработване на отделни детайли за съоръжаване на новопостроени плавателни съдове. За корабостроителницата в Царево например изработва котвен рудан за вдигане на котви до 50 кг и корабен винт. Тя се очертава като единственото у нас предприятие за корабно машиностроене. Към 1943–1944 г. приходите от кораборемонта и изработването на корабни детайли представляват около 26% от стойността на общото ѝ производство.[317]

В годините на войната към корабостроителна дейност се насочват някои частни корабопритежатели, а също и собственици на търговски фирми.

През 1940 г. се възстановява създаденото още през 1926 г. ООД „Трафик“ под новото име параходно дружество „Рила“. Целите, които си поставя дружеството, са: „купуване и направа на кораби, търговия с горивни и смазочни материали, водолазна работа и международни транспорти“. През 1943 г. дружеството измества седалището си от Бургас във Варна. За построяването на собствена корабостроителница основният капитал е увеличен от 430 000 на 1 500 000 лв. Край канала море-езеро е откупена площ от 5 700 кв.м. Построени са железарска и дърводелска работилница. Въпреки острата нужда от кораби в корабостроителната ѝ работилница до 1944 г. се произвеждат предимно метални изделия.[318]

През 1943 г. се организира ново АД „Български кораб“, в което като главен майстор е привлечен опитният корабостроител Никифор Данаилов. Новото дружество си поставя за цел организирането на собствена корабостроителница. Инициатор и ръководител на предприятието е преподавателят в Морското училище инж. Симеонов.

Работилницата на дружеството е разположена на брега на канала в близост до Флотския арсенал. Материалната ѝ база е твърде слаба, но в нея се привличат едни от най-опитните майстори корабостроители във Варна. Общо броят на наеманите до 1944 г. работници се движи между 10 и 15 човека.[319]

Веднага след оборудването на работилницата се пристъпва към строителството на два еднотипни моторни кораба за рибарска група „България“ – поделение на Съединените риболовни кооперации в Бургас. Корабите са с тонаж от по 18 тона и носят имената „Българин“ и „Българка“. Благодарение на добрата организация до края на 1942 г. е завършен и моторният ветроход „Виктория“ с 21 бр.р.т. През 1943 г. са завършени още три моторни кораба 20-тонният „Победа“ и 25-тонните „Успех“ и „Устрем 1“. През същата година е заложен нов моторен кораб с тонаж 180 тона. След завършването му през 1946 г. той е пуснат в експлоатация под името „Тунджа“ . Той е най-големият плавателен съд, залаган до 1944 г. във Варна от частния и кооперативния сектор. След 1944 г. в корабостроителницата на дружеството се усвоява строежът на 350-тонни кораби.[320]

Към създаването на корабостроителни предприятия във Варна се насочват и някои търговски дружества. Такъв е случаят с АД „Братя Филипови“ със седалище в София. До войната тяхното дружество се е занимавало с износ на селскостопанска продукция. Привлечени от високите кредити, предоставяни от държавата за строеж на кораби, те решават да създадат своя корабостроителница във Варна. Благодарение на значителните средства, с които разполагат, корабостроителната им работилница е открита още в началото на 1943 г. Тя се намира в района на сегашния кораборемонтен завод във Варна. Построено е дървено скеле за спускането на корабите на вода. Броят на наетите работници се движи между 20 и 30 човека. Първият кораб е заложен през февруари

1943 г. За неговото строителство дружеството получава кредит от държавата в размер на 6 милиона лева. Той е завършен през 1945 г. и е с тонаж 100 тона. В експлоатация е спуснат под името „Братя Филипови“. До края на войната е заложен още един моторен кораб – 40-тонният „Мими“.[321]

През периода на войната се активизират корабостроителите от липованското село край Варненското езеро. През 1944–1945 г. Тимофей Филипов организира построяването на нова модерна корабостроителница. Тя е известна под името „Юнион“. В нея се строят 40–50-тонни риболовни и товарни кораби. Към 1948 г. се усвоява строителството на 200-тонни плавателни съдове. Броят на наеманите работници е около 10 човека.[322]

Пак майстори липованци – Аким Платонов и Братя Дамянови – организират и строежа на по-големи моторни кораби през 1944–1945 г. Ръководството на строежа им е поверено на майстора корабостроител Димитър Бодлев, който до 1945 г. работи в Царево. През 1946 г. те завършват 30-тонния моторен кораб „Спасител“.[323]

Известни са няколко опита, които приключват с построяването на първия кораб. Така например през 1942 г. инж. Попов край с. Тополите построява моторния кораб „Боряна“. Подобен е случаят с най-големия износител на добитък от Варна Благой Фанов. Той финансира строежа на едномачтовата гемия „Балкан“.[324]

В годините на войната благодарение на благоприятната за развитието на корабостроенето конюнктура във Варна се основават нови четири корабостроителници, с които общо стават пет. Към 1944 г. във Варна действат корабостроителните работилници на кооперация „Нептун“ и акционерните дружества „Рила“, „Български кораб“, „Братя Филипови“ и „Юнион“. Значително се разширява материално-техническата база на частния и кооперативния сектор в корабостроенето. Броят на наетите работници се увеличава през 1944 г. няколко пъти в сравнение с 1939 г. и достига до 130–140 човека. Тонажът на строените моторни кораби е вече между 50 и 150 тона. Общо в годините на войната във Варна са заложени и построени между 50 и 60 плавателни съда с общ тонаж над 1500 тона.

Така и в областта на дървеното малотонажно корабостроене Варна си остава водещ център.

В началото на войната корабостроителното дело в Бургас значително отстъпва на това във Варна, главно по степен на организираност. То се представлява изключително от малките частни работилници. Единствената бургаска кооперация „Български Лойд“ е все още в процес на организация. Едва през 1940 г. им е даден парцел в района на Бургаското пристанище за строеж на корабостроителна работилница. Поради финансови затруднения те не могат да доставят оборудването за новата си корабостроителница. След присъединяването на Беломорието и бързото покачване на навлата за превози на товари, управителният съвет на кооперацията взема решение да се премине към строежа на плавателни съдове за създаване на собствен търговски флот. За целта им се отпускат значителни кредити от БЗКБ. През 1942 г. е завършено новото им корабостроително отделение, разполагащо с машинно отделение, ковачница, навес и дисков отдел. В новата корабостроителница могат да се залагат кораби до 400 тона.[325]

През същата година ръководството на кооперацията успява да привлече на работа един от старите бургаски корабостроители Йосиф Сидеров. За технически консултант е нает инж. Карл Трънка, който изработва проектите на корабите. С укрепването на организацията в нея навлизат нови членове, с които общият им брой нараства на 18 през 1944 г. Броят на наемните работници се движи между 20 и 30 човека. Неколкократно е увеличен размерът на дяловия капитал.[326]

По-добрата материално-техническа база, увеличените финансови възможности, привличането на опитни специалисти благоприятстват разрастването на корабостроителната програма на кооперацията. През 1942 г. в нея е завършен първият моторен плавателен съд за собствени нужди. Въпреки че „Кооп 1“ е само с 8 тона полезен товар, успешната му експлоатация окуражава кооператорите да започнат строежа на по-големи кораби. През 1943 г. е завършен корабът „Кооп 2“ с тонаж 105 тона. Същата година са заложени нови два кораба – „Кооп 3“ с тонаж 100 тона и „Кооп 4“ с тонаж 305 тона. Моторният кораб „Кооп 4“, преименуван след национализацията на „Септември“, е най-големият кораб, строен в Бургас за изследвания период.[327]

Въпреки трудното си начало, в годините на войната кооперация „Български Лойд“ укрепва и се реализира като най-голямото корабостроително предприятие в Бургас.

Успешно е развитието на най-голямата частна корабостроителница „България“, собственост на Живко Йорданов. През 1940 г. за разрастването на дейността си той получава парцел в района на Бургаското пристанище в близост до работилницата на кооперация „Български Лойд“. Самата му работилница е дървена барака с навес за съхраняване на дървения материал. Предприятието е оборудвано с нови машини. Въпреки че хелингът, с който разполага работилницата на Живко Йорданов, не е в добро състояние, на него могат да се залагат кораби с тонаж над 300 тона. Броят на наеманите работници се движи между 10 и 20 човека.

В корабостроителната програма на работилницата на Живко Йорданов настъпва съществена промяна по отношение размера на строящите се плавателни съдове. За попълването на корабния ѝ парк се залагат два двумачтови моторни ветрохода: „Големият вълк“ – 350-тонен и „Сивият вълк“ – 240-тонен. Поради слабата база на работилницата те са завършени след 1944 г. Успоредно със строежа на двата по-големи кораба, се завършват няколко търговски и риболовни плавателни съда с по-малък тонаж.[328]

През 1944 г. към строеж на кораби се насочва ООД „Нов свят“ с управител Петър Ръканов. То е създадено още през 1937 г. като дървообработващо предприятие. Едва в началото на 1944 г. започва организирането му като корабостроително предприятие. Работилницата на „Нов свят“ се намира на значително разстояние от морето и не разполага със собствен хелинг. Това обстоятелство затруднява строежа на по-големи плавателни съдове.

В работилницата се наемат между 15 и 20 работници, повечето от които са опитни лодкостроители – като Йосиф Сидеров, Никола Мицов, Петър Ръканов, Георги Моллов. През лятото на 1944 г. дружеството започва строежа на 70-тонния дървен ветроход „Нов свят“, завършен през 1946 г.

Тук е построен до ликвидирането на дружеството и 40-тонният моторен ветроход „Победа“.[329]

В Бургас към корабостроенето се насочват и някои търговски фирми. След като е изключен от кооперация „Български Лойд“ корабостроителят Феодор Плющев е привлечен като съдружник от търговеца Христо Чакалов, с когото откриват корабостроителна работилница. Дейността им е твърде успешна. В отчетите си за 1942 и 1943 г. кооперация „Български Лойд“ посочва, че те ѝ отнемат голяма част от поръчките.[330]

Освен тази работилница в Бургас, както и във Варна имаме отделни случаи на строеж на единични плавателни съдове. Така например през 1943 г. корабостроителят Христо Чакъров завършва моторния кораб „Кирил“ с водоизместимост 108,6 тона.[331]

Като самостоятелни лодкостроители през войната продължават да работят майсторите Никита Андонов, Илия Кравец, Павел Бласенко. Както до 1939 г., те строят неголеми моторни ветроходи за нуждите на риболова по южното ни черноморско крайбрежие.

През военните години бургаското корабостроене е в подем. Организират се четири по-големи работилници за строеж на кораби с дървен корпус. Те са собственост на кооперация „Български Лойд“, корабопритежателя Живко Йорданов, ООД „Нов свят“ и съдружието на варненския корабостроител Феодор Плющев с Христо Чакалов. В Бургас се усвоява строеж на плавателни съдове с тонаж до 350 тона. По броя на заетите в отрасъла работници, около стотина човека, Бургас си запазва позициите на втори корабостроителен център на България по черноморското ни крайбрежие.

След 1939 г. се възраждат традициите на този отрасъл в най-големия ни корабостроителен център до началото на века град Царево. Негов организатор е най-големият кооперативен съюз, създаден до 1944 г. в България. Това е Странджанският районен кооперативен съюз (СРКС) с център в град Царево.

Съюзът е създаден през 1929 г. В него влизат 11 кооперации с над 4000 членове. Те развиват дърводобив, производство на дървени въглища и др. С избухването на войната дейността на СРКС е значително затруднена. Турските гемии предпочитат да пренасят за Турция германски товари, а не дървени въглища и материал на Съюза.

За да избегне зависимостта от частните корабопритежатели, ръководството на Съюза взема решение да развие собствено корабостроене и корабоплаване. То също така посочва при вземането на това решение, че е много по-рационално да се използват странджанските гори за строеж на кораби, отколкото да ги изгарят за производството на дървени въгрища.[332]

През есента на 1941 г. Градското общинско управлевие в Царево удовлетворява молбата на СРКС за отпускане на парцел в пристанището за строеж на корабостроителница. Под ръководството на майстора Стоян Чилингиров работилницата е завършена само за два месеца. Корабостроителницата представлява паянтова постройка с дължина 22 и ширина 11 метра. В нея се разполагат машинният и другите отдели на работилницата. Освен това разполага с два навеса за строеж на кораби на открито. Постепенно, с разширяването на дейността ѝ, се доставят значително количество металообработващи и дървообработващи машини.[333]

Още преди завършването на строежа на корабостроителницата ръководството на Съюза възлага на инж. Карл Трънка изработването на проектите за три типа плавателни съдове. Те са съответно с 23, 105 и 235 тона водоизместимост. Поради неголямата им автономност на плаване, до 300 мили, те са предназначени за експлоатация изключително в Черно море.

Тъй като в Царево няма подготвени специалисти, от Варна се привличат опитните майстори корабостроители Димитър Бодлев – за ръководител на корабостроенето, и Феодор Миронов – за майстор-корабостроител. Те обучават бъдещите местни корабостроители.

Първоначално се усвоява строежът на риболовни аламани за кооперациите в Несебър, Ахтопол, Бургас и др. До лятото на 1943 г. са завършени 13 плавателни съда с общ тонаж 212 тона на стойност около 6 милиона лева. По-големите плавателни съдове са предназначени за създаващия се кооперативен флот. Такива са моторните ветроходи „Царица Йоанна“ с водоизместимост 105 тона и по-малките „Тракиец“ и „Странджа“ с тонаж от по 25 тона.[334]

През 1943 г. се залага най-големият кораб с дървена конструкция, строен у нас до 1944 г., моторният ветроход „Горянин“. Той е завършен през 1946 г. и е с 480 бр.р.т и 350 тона водоизместимост. След национализирането е използван като учебен кораб от Военноморското училище във Варна.[335]

Общо в корабостроителницата на Съюза до края на 1944 г. са построени и заложени 37 плавателни съда с тонаж 1200 тона. От завършените за изследвания период 30 дървени корабчета с 430 тона полезен товар, 10 с тонаж 230 тона служат за организирането на търговския флот на Съюза. Останалите двайсетина по-малки съда са продадени предимно на различни риболовни кооперации.[336]

С разрастването на дейността на кооперацията бързо нараства и броят на наетите работници и специалисти. При откриването ѝ през 1941 г. в нея са заети само 5–6 работници. Към 1944 г. техният брой е вече над 60 човека.[337]

В годините на войната Царево се утвърждава като третия ни корабостроителен център на Черно море.

До известна степен се възстановяват корабостроителните традиции в Созопол. Някои корабостроители като Лефтер Чолаков и други започват да строят моторни ветроходи до 50 тона. Но тук не се създават работилници с наемен труд, както в другите ни корабостроителни центрове – Варна, Бургас и Царево.[338]

След присъединяването на Беломорието възможностите на морското стопанство на България нарастват значително. Местното население има вековни традиции в дървеното корабостроене. Големите борови гори в Родопите и на остров Тасос също благоприятстват създаването на нови корабостроителни предприятия. Българската държава дава специални привилегии за българите, които смятат да открият тук корабостроителни предприятия.[339]

До 1944 г. в беломорския район се създават две частни корабостроителни предприятия.

Първото е собственост на варненския предприемач Тодор Желябов, в град Кавала. Предприятието е сравнително добре оборудвано и разполага със собствен хелинг. В него са построени двете моторни яхти „Милка“ и „Вита“ с тонаж по

140 тона. Впоследствие Г. Желябов измества работилницата си на остров Тасос. През септември 1944 г. преустановява дейността си.[340]

От развитието на корабостроенето по Беломорието е заинтересовано и германското командване на Балканите. Фирмата на Стоян Николов прикрива едно значително германско участие в създаването на втора частна корабостроителница в района. Тя е открита в гр. Лимен (тогава Боровец) на остров Тасос. В нейното изграждане са вложени значителни капитали, предимно германски. В резултат дружеството на Стоян Николов притежава една от най-добре съоръжените корабостроителници в страната. Работниците се набират предимно от средите на местното гръцко население. Първоначалният им брой е около 30 човека, като впоследствие се увеличава значително.

Въпреки средствата, вложени в изграждането и съоръжаването на корабостроителницата, дейността ѝ не е особено голяма. До закриването ѝ през септември 1944 г. тук са построени седем 160-тонни и един 30-тонен кораб.[341]

Беломорието остава само за три години в границите на българската държава, но и за този кратък срок се чувства българското присъствие в развитието на корабостроенето. Създадените две български корабостроителници от частния капитал се опират и на богатия корабостроителен опит на местното гръцко население.

Оживлението, което обхваща корабостроенето в годините на Втората световна война, поражда необходимостта от създаване на специализирано предприятие за изграждането на корабостроителни постройки и съоръжения. С тази задача се заема фирмата за морски строежи със седалище във Варна „Аргедивидаг“. Тя поема изграждането на корабостроителни халета, хелинги, молове предимно за държавните корабостроителници, но извършва подобни услуги и за някои частни и кооперативни корабостроителни предприятия.[342]

Периодът на Втората световна война представлява върха в развитието на частното и кооперативното корабостроене.

През 1939 г. този сектор е представен само с две корабостроителни работилници, в които се използва наемен труд, на кооперация „Нептун“ и „България“ на Живко Йораданов. Всички останали са занаятчийски работилници, обслужвани от собственика им. В тях се строят и ремонтират плавателни съдове до 50–60 тона.

През 1944 г. броят на по-големите частни и кооперативни работилници, използващи наемен труд, достига до 12. От тях 10 са по черноморското ни крайбрежие и 2 – в Беломорието. Благодарение на кредитите отпускани от държавата, се подобрява техническата им съоръженост. Почти всички имат собствен хелинг, на който могат да строят и по-големи плавателни съдове. Повече от 10 пъти се увеличава броят на заетия в тях персонал, за да достигне до около 350 човека към 1944 г. Подобрената материална база, увеличеният брой на заетите работници, порасналите им финансови възможности довеждат до скок по отношение размера на строените плавателни съдове. В почти всички работилници се строят вече моторни ветроходи от 100 до 500 тона водоизместимост. Общите мощности на корабостроителните работилници по черноморското ни крайбрежие са около 2000 тона кораба годишно.[343]

Общо в годините на войната в частния и кооперативния сектор са заложени около 150 плавателни съда с общ тонаж около 6 000 тона. Новопостроените моторни ветроходи играят важна роля за поддържането на морския ни крайбрежен трафик в Черно и Егейско море.

Посочвайки безспорните количествени успехи на частното и кооперативното корабостроене, трябва да се отбележат и слабостите, които го съпътстват. Нито една от създадените работилници не прави опит за строеж на кораби със стоманен корпус. За това не им достига необходимото оборудване, собствен капитал и опитни кадри. Така при най-високата степен на своето развитие частното и кооперативното корабостроене достига до ниво, отдавна изживяно от развитите морски държави. В този вид то няма перспективи за по-нататъшно развитие. Затова през 1947 и 1948 г. то бе ликвидирано и неговите мощности бяха присъединени към държавния сектор.

◆◆◆

Периодът на Втората световна война се явява най-висок етап в развитието на българската корабостроителна и кораборемонтна промишленост в епохата на капитализма. Този бърз растеж се дължи на коренната промяна на производството, свързана с военните условия. Държавната корабостроителница и „Кораловаг“ почти напълно милитаризират производството си. Пак за военни цели е създадено и АД „Нептун“, единственото предприятие у нас за строеж на железобетонни кораби.

Частните и кооперативните предприятия се опитват да запълнят празнината в българското корабостроене и корабоплаване след милитаризирането на големите корабостроителни предприятия и потопяването на търговския ни флот. Вследствие откриването на нови 10 частни и кооперативни работилници те значително увеличават производствените си мощности и тонажа на новопостроените кораби.

От долната таблица можем да проследим ръста на корабостроенето в годините на войната:

Таблица 8

Ръст на корабостроенето в България през 1939 и 1943 година

Показатели	**Мярка**	**Години**	
		1939 година	**1943 година**
Предприятия	брой	5	17
Обем на производството	лв.	11–12 000 000	270–280 000 000
Работници	бр.	220–230	3400–3500
Мощност	к.с.	–	2500
Капацитет	тн.	200–300	12000
а/ кораби със стоманен и дървен корпус			6000
б/ бетонни кораби			6000

Само за четири години производствените мощности на корабостроителните предприятия нарастват над 200 милиона лева, капацитетът им – 50-60 пъти, броят на заетите работници – около 15 пъти, а продукцията им в стойностно отношение – близо 25 пъти.

Благодарение на ускореното си развитие корабостроенето заема важно място в българската промишленост. В него са заети около 4% от индустриалните работници в страната. Корабостроенето и кораборемонтът се налагат като водещ отрасъл на металообработващата и машиностроителната промишленост в страната.

Варна се налага окончателно като най-големия корабостроителен и кораборемонтен център на България. Тук са съсредоточени между 80 и 90% от производствените мощности, заетите работници и произвежданата продукция в отрасъла. Сродните предприятия в Кавала, Русе, Бургас и Царево далеч отстъпват на варненските, особено по нивото на техническата им съоръженост. Единствено във Варна се извършва строежът на кораби със стоманен и железобетонен корпус. Във всички останали корабостроителни центрове се строят изключително дървени плавателни съдове. Вследствие на ускореното си развитие корабостроенето се превръща в основен отрасъл на варненската промишленост. От 6000–7000 индустриални работници, заети в промишлеността на града към 1943–1944 г., близо 50% са ангажирани в корабостроенето и кораборемонта. От град на текстилци Варна се превръща в град на корабостроители. Ангажирането на основната част от варненската работническа класа в корабостроенето допринася за ограничаването на хроническата безработица в града и притъпяването на последствията от кризата в другите отрасли на местната индустрия.

Като се изтъква ръстът на корабостроенето в годините на войната, трябва да се посочат някои слабости, дължащи се на бавното индустриално развитие на страната. Нито във Варна, нито в страната се създава специализирано предприятие за корабни съоръжения, двигатели и детайли, което представлява тила на корабостроенето и е важен показател за неговото развитие. Като цяло корабостроенето достига до равнището на монтажа на кораби с неголям тонаж, при това изцяло с вносни материали и машини. България изостава значително от нивото на световното корабостроене.

ГЛАВА IV

ЕКСПЛОАТАЦИЯ НА МОРСКИТЕ РЕСУРСИ И ПРИРОДНИ ДАДЕНОСТИ НА ЧЕРНО МОРЕ (1918–1944 г.)

Освен като средство за поддържането на бързи и евтини връзки между различните райони в света от най-древни времена морето е било източник на блага за човечеството. Населението, живеещо край моретата и океаните, е осигурявало своето препитание и поминък и чрез овладяването и използването на живите и неживите ресурси на моретата. С бурното развитие на науката и техниката се постига не само разцвет на традиционните морски отрасли като риболов, солодобив, курортно дело, но и се търсят нови пътища за все по-широкото и пълноценно използване на морските богатства.

В България от най-древни времена се създават и развиват от крайморското население основните отрасли, свързани с експлоатацията на морските ресурси – риболовът и солодобивът. От края на XIX век поради благоприятното съчетание на природни и климатични дадености на нашето крайбрежие се поставя и началото на морското курортно дело. Тъй като риболовът, солодобивът и курортното дело са отраслите с най-голямо значение за стопанското развитие на крайморските ни селища, ще проследя тяхната история до 1944 г. в отделните параграфи.

§.1. Морският риболов на България (1918–1944 г.)

Риболовът е един от най-древните поминъци на населението по нашето Черноморие. Неговото развитие през периода между двете световни войни представлява определен интерес поради динамичните изменения, които настъпват в този стопански отрасъл, и приобщаването на българите към него.

През 1883 г. е приет първият български закон, регламентиращ риболова в нашата страна. Според него риболовът преминава под контрола на общинските власти и риболовците заплащат такса за правото да упражняват занаята си. С това се изчерпват новите моменти в организацията на риболова до края на Първата световна война. Те имат предимно фискален характер. Останалите порядки запазват предишния си характер, наследен отпреди Освобождението. Рибарските съоръжения и инвентар са собственост на местните чорбаджийски родове, които ги дават на изполица на рибарските групи.[344] По-важно значение риболовът има за малките селища Созопол, Месемврия (дн. Несебър), Василико (дн. Царево), Ахтопол и др. По-голямата част от рибарите са гърци, гагаузи, липованци и др. Някои среди от българската общественост, виждайки това ненормално положение, предлагат различни пътища за приобщаването на българското население към рибарската професия. Така например през 1915 г. капитан-лейтенант Рашко Серафимов предлага да се открие Рибарско училище, което да набира своите възпитаници сред сираците от Балканските войни. Той счита, че и най-бедните български семейства няма да дадат децата си да изучават тази професия, а сираците по-лесно ще се приспособят към самотния живот в морето.[345]

След края на Първата световна война българската държава предприема енергични мерки за промяна в организацията на риболова и ускоряване на неговото развитие. Причините за особеното внимание, което се отделя на този морски отрасъл, са от политически и икономически характер. По време на Ньойските преговори гръцкият министър-председател Е. Венизелос, освен искането за предаване на Гърция българския излаз на Бяло море, предявява претенции и към черноморското ни крайбрежие. Един от доводите, които гръцкият премиер изтъква в подкрепа на искането си българското Черноморие да получи статут на гръцка колония, е, че сред българското население от този район няма професионални рибари. Това показвало липсата на интерес у българите към развитието на тяхното морско стопанство.[346] Малко е вероятно опитен политик като Е. Венизелос да разчита на удовлетворяването на подобно абсурдно искане, но по такъв начин той се стреми да принуди България да бъде по-отстъпчива по въпроса за правото ѝ на излаз на Бяло море.

На второ място масовата емиграция на гръцкото население от крайбрежието довежда до сериозна криза на този древен поминък. Според някои данни по морското ни крайбрежие в началото на 20-те години са останали около 400 рибари.[347] Приемайки с известни резерви сведението за подобно неколкократно намаление на броя на рибарите в сравнение с началото на века, считам, че е очевиден упадъкът на този стопански отрасъл.

Българското правителство предприема спешни мерки за излизането от създадената неблагоприятна ситуация. От 1920 г. започва постепенна национализация на даляните. През 1919 г. към военния флот във Варна се открива Рибарско училище. През есента на същата година със специално министерско постановление то е прехвърлено към Министерството на земеделието и държавните имоти. През 1924 г. се приема закон за преместването на Рибарското училище в Созопол. Сградата му е завършена през 1930 г. Същата година неговите възпитаници се прехвърлят от Варна в Созопол. Те се набират предимно сред сираците от войните. Като най-обща цел на обучението се посочва подготовката на рибари българи, които да се заселят по крайбрежието и да изкарват прехраната си от морето.[348]

Учениците се обучават да извършват следните дейности: 1) Да организират кооперации и рибарски групи; 2) Да управляват неголеми моторни и немоторни плавателни съдове; 3) Да кърпят и боядисват мрежи; 4) Да строят и поправят лодки; 5) Да осоляват и консервират риба; 6) Сами да извършват малки поправки на двигателите.

Общият срок за подготовка е четири години. Първия випуск завършват 27 ученици през 1925 г. До закриването на училището в него се подготвят 10 випуска с общо 212 ученици.

От тях 143 основават и участват в развитието на риболовна кооперация „България“ в Созопол, а останалите се разпръсват в частни и кооперативни дружества по другите черноморски селища.[349]

Създаването и издръжката на училището се оказват твърде скъпи за държавата. За 14-годишния период на неговото съществуване тя изразходва за него над 60 милиона лева, а постигнатите резултати в приобщаването на българите към риболова са твърде скромни. В печата се изнасят редица факти относно произвола на преподавателите над учениците, липсата на практически занятия, въпреки че за нуждите на училището е закупен кораб „Рибар“ със специални рибарски съоръжения. След като основават кооперация „България“, възпитаниците на училището трябва да наемат опитни рибари, които да им предадат практическите си умения. През 1932 г. държавата закрива училището поради високите разходи и неголемите резултати. През 1934 г. сградата му е предоставена на Морското училище във Варна.[350]

За подпомагане на рибарството през 1931 г. се създава Ихтиологическа морска станция в Созопол с ръководител Александър Нечаев, а през следващата година тържествено се открива и Морската научна станция във Варна с аквариум. Те осъществяват редица проучвания върху условията за развитието на риболова в нашата страна.

Новите положителни тенденции в управлението и организацията на риболова в България се утвърждават с втория закон за рибарството от 1921 г., приет от Народното събрание през януари 1922 г.[351]

Основните положения в закона разработва изтъкнатият наш учен ихтиолог д-р Пенчо Дренски по поръчение на министър Райко Даскалов. Целта е да се унищожат феодалните порядки в организацията на риболова, да се демократизира и ускори неговото развитие.

Още в първата глава се посочва, че правото на риболов в морето, езерата и блатата принадлежи на държавата. Тя отдава под концесия или на търг риболова във водоемите, както и местата за даляните по морското крайбрежие. Ръководството на рибарството се осъществява от бюро към Дирекцията на държавните имоти заедно с трима инспектори, отговарящи съответно за риболова в Черно море, по река Дунав и във вътрешните водоеми. Създава се висш рибарски съвет с председател началника на Дирекцията на държавните имоти и членове: началника на рибарското бюро и помощниците му, инспекторите по риболова, директора на Морската станция във Варна, професорите по зоология към Софийския университет, секретарите на съответните търговско-индустриални камари и др. С цел модернизация и ускоряване развитието на рибарството и отраслите му (риболов, рибовъдство, консервиране, плетене на рибарски мрежи и др.) Министерството на земеделието открива практически рибарски курсове, създава образцови държавни развъдници и регламентира дейността на създаденото вече Рибарско училище. Специални глави в закона се отделят на привилегиите на риболовните кооперации. На новоосноваващите се морски риболовни кооперации се отпуска заем в размер до 50% от стойността на необходимия им инвентар. Местата за даляните се дават за експлоатация чрез търг, като кооперациите имат предимство при получаването им. При това даляните им се предоставят за експлоатация до 10 години, докато за частните предприемачи срокът е до 5 години. На бежанците, които се заселват край морето и упражняват рибарски занаят, се предоставят за безплатно ползване 10 декара общинска земя на домакинство. При риболов в открито море държавата изплаща 25% от стойността на инвентара и премира улова до 5% от неговата стойност. Съответно и държавните такси за морски риболов са до 5%, докато за езерата и вътрешните водоеми достигат до 20% от стойността на улова.

Новият закон е подготвен в дух на всестранна подкрепа за развитието на морския риболов. Това е естествено, като се има предвид кризата, в която се намира отрасълът след Първата световна война. Слабост на новия закон, критикуван по-късно от специалистите в тази област, е определянето на 14 данъка и такси, които рибарите трябва да плащат на държавата и общините за упражняването на професията си. Затова през следващите години се внасят няколко поправки на закона, с които се премахват някои от най-тежките данъци.

За професионалните рибари се отменя условието да притежават риболовен билет. Разрешава се безмитен внос на необходимите им рибарски принадлежности и други.[352]

Развитието и укрепването на риболова през 20-те години довежда до създаването на Рибарския съюз на 19 май 1929 г., който издава свой печатен орган. Първоначално в него членуват около 5000 рибари професионалисти и любители, но още в началото на 30-те години техният брой достига 13 000. Те се организират в три секции – на професионалните рибари частници, на професионалните рибари, членуващи в кооперациите, и на рибарите любители[353].

Реорганизацията на риболова ускорява неговото развитие през 20-те и 30-те години. Масово се създават нови за страната форми на организация като частни дружества, риболовни групи и кооперации.

Първото частно дружество е основано в Бургас през 1920 г. То е известно под името „Българско риболовно дружество“ и разполага с капитал от 3 милиона лева. Това го нарежда на първо място сред дружествата, създадени в отрасъла. През 1922 г. то реализира доход от риболова 3 208 198 лв. Това представлява повече от 10% от стойността на улова в Черно море. Независимо от първоначалните си успехи през следващите години дружеството се ликвидира.[354] Причините вероятно са в колебливостта и несигурността на морския риболов, корабокрушенията и засилващата се конкуренция от страна на кооперациите и частните риболовци.

През 1925 г. се създава второто голямо частно дружество в риболова, този път със седалище във Варна. Въпреки че основният му капитал е твърде скромен (едва 100 000 лева), държавата му предоставя изключителни права върху рибарството. То получава следните концесии: 1) За риболов във водите на Черно море; 2) За изграждане на предприятия за преработка на риба; 3) За създаване на отделения за направа на амбалаж и рибарски лодки; 4) Да продава прясна и солена риба в цялата страна; 5) Да построи корабостроителница, пътища, риболовни пристанища; 6) Да внася безмитно необходимите му кораби, лодки, рибарски принадлежности и др.; 7) Държавата му предоставя специални места в района на морските пристанища; 8) Да ангажира необходимите му специалисти от чужбина; 9) За няколко години се освобождава от плащането на данъци и такси. Единственото му задължение е да приема на безплатна практика на плавателните си съдове ученици от Рибарското училище.[355]

Подобно монополно положение в морския ни риболов би довело до разоряването на стотиците еднолични и кооперативни рибарски стопанства. Ето защо те реагират остро срещу това решение и принуждават правителството да отмени концесията. Така пропада опитът да се организира крупно частно предприятие в рибарството, което да го модернизира и изведе в открито море.

След 1925 г. частният капитал не предприема нови опити за организиране на големи риболовни дружества. Това се дължи вероятно на възстановяването на морския ни риболов, както и на рисковете, с които е свързано неговото упражняване.

Държавата оказва подкрепа и на риболовните групи от бежанци, които се заселват в черноморските ни селища. Те се финансират от предоставения на България бежански заем. Подобни групи се създават във Варна, Бургас, Ахтопол, Царево и други селища. Впоследствие повечето от тях се включват в рибарските кооперации.[356]

Най-важна роля в развитието на морския ни риболов играят многобройните рибарски кооперации, които се създават в почти всички черноморски селища. Те се организират от бежанци от Тракия, Македония и Добруджа. В годините на всеобща стопанска разруха те са принудени да търсят реализация на своя труд в тази за много от тях нова и трудна професия. Така например кооперация „Черноморски риболовец“ в Бургас се основава от изселници, упражнявали рибарската професия в Дойранското езеро и Беломорието. Кооперация „Български риболовец“ във Варна се създава от преселници от Източна Тракия. Другата варненска кооперация „Добруджанец“ е организирана от бежанци от Балчик и Добрич.[357] Не случайно кооперациите в другите черноморски селища носят най-често имената „Тракия“ (Созопол и Бургас) и „Тракиец“ (Царево).[358]

Кооперативното дело набира сили първоначално в големите морски центрове Варна и Бургас, където няма традиционно развит риболов. Първата риболовна кооперация се създава в Бургас през 1919 г. и е известна под името „Шаран". В нея членуват 49 рибари. През 1920 г. се основават кооперация „Черноморски риболовец" пак в Бургас със 71 членове и варненските кооперации „Български риболовец" с 10 членове и „Надежда" с 15 членове. През 1922 г. се организира най-многочислената варненска кооперация „Успех", която представлява обединение на варненските рибари за съвместна продажба на уловената риба. Нейните членове дори не събират помежду си дялов капитал на кооперацията.[359]

Първите кооперации получават от държавата концесии за риболов в черноморските езера: кооперациите „Шаран" и „Черноморски риболовец" – за езерата Мандра и Вая край Бургас, а кооперациите „Успех" и „Български риболовец" – за Варненското и Белославското езеро. Държавата им предоставя тези концесии в богатите на риба езера, за да натрупат професионален опит, да създадат постепенно своя материална база, да укрепнат финансово благодарение на по-стабилните улови в езерата, отколкото в открито море. Те се задължават да организират впоследствие и риболова в Черно море[360].

Предоставянето на концесии на по две кооперации за един и същ риболовен район довежда до остри борби между тях за получаването на пълна концесия. След многогодишни взаимни обвинения и жалби до Народното събрание в последна сметка победители излизат кооперациите „Черноморски риболовец" в Бургас и „Български риболовец" във Варна. Те се утвърждават като най-големите риболовни организации в морския ни риболов. През 30-те години двете кооперации организират риболов в открито море. Кооперация „Български риболовец" през 30-те години има между 40 и 50 членове, а годишният ѝ улов надминава 200 тона. В нея се вливат част от членовете на другите варненски риболовни кооперации. Още по-успешно е развитието на кооперация „Черноморски риболовец". През 30-те години в нея участват повече от 100 рибари, а годишният ѝ улов е над 400 тона. През 1938 г. тя се обединява със созополските кооперации „Тракия" и „България“ и рибарската група „Трудолюбие“. В резултат на това обединение се създава най-мощното рибарско предприятие в страната „Съединени риболовни кооперации“ със седалище в Бургас и филиал в Созопол. В него участват между 170 и 180 кооператори. Обединението разполага с 4 гарда в езерата (вж. Речник на морските названия, в края на изследването), 9 даляна, 3 гър-гъра, 16 гриба, 4 моторни лодки, 9 мауни, 26 грибчийски лодки, 28 сеферки, 3 чифта аламани. През 1939 г. (първата година след обединението) уловът му е 703 603 кг на обща стойност 12 207 643 лв. През 1942 г. той достига 1 293 785 кг на стойност 38 729 325 лв. След 1939 г. „Съединените риболовни кооперации“ реализират 20–25% от улова в Черно море и езерата.[361]

В края на 20-те и началото на 30-те години във Варна и Бургас се създават още няколко кооперации, които се ориентират направо към морски риболов. Поради несигурността и по-слабия улов по варненското крайбрежие процесът на обединяване на местните рибари тук е по-масов, отколкото по Южното Черноморие. През 1930 г. във Варна се организира кооперация „Добруджанец“ с 13 членове. През 1932 г. рибарите от с. Казашка река се обединяват в кооперация „Моряци“. През следващата година тя се слива с кооперация „Успех“, като приема новото име „Черно море“. Същата година се създава и кооперация „Акула“ с 10 членове. През 1934 г. се открива корабостроителна кооперация „Нептун“, която има и риболовен отдел. Към 1944 г. от създадените във Варна 8 риболовни кооперации оцеляват три: „Български риболовец“ с 50–60 членове, „Добруджанец“ с около 30 членове и риболовният отдел на кооперация „Нептун“ с 30–40 рибари. Общо в трите кооперации са ангажирани около 120–140 рибари, което е около една трета от общия им брой във Варна.[362] В Бургас се организират няколко съвсем малки кооперации, като „Христо Ботев“, „Тракиец“ и други, само с по няколко членове[363].

С известно закъснение започват да се изграждат риболовни кооперации в по-малките черноморски селища. През 1925 г. първият випуск на Рибарското училище създава кооперация „България“. Няколко години по-късно 32 преселници основават кооперация „Тракия“ също в Созопол. През 1928 г. в другия ни голям риболовен център Месемврия (дн. Несебър) се създава кооперация „Тракия“ с тридесетина кооператори. Следващата година се обединяват рибарите във Василико в кооперация „Тракиец“ с 50 членове и в Ахтопол в кооперация „Цар Борис“ с 45 членове. Последна се създава риболовната кооперация „Златна рибка“ в Анхиало (дн. Поморие). Общо по черноморското ни крайбрежие между двете световни войни се основават около 20 риболовни кооперации. Към 1938 г. оцеляват десетина с около 400 членове. В кооперациите участват около 14–15% от професионалните рибари по крайбрежието, но те дават между 30 и 40% от общия улов в морето и крайморските езера[364].

В годините на Втората световна война се организират в кооперации и рибарите от новоприсъединените територии. В Южна Добруджа се основават две риболовни кооперации в Шабла и Балчик. По Беломорието преселниците от старите територии организират в Дедеагач кооперация „Марица“ с 24 членове. Родопските рибари от смоленските села, които от векове са слизали към Егейско море да ловят риба в крайморските езера, възстановяват своята кооперативна форма на организация в град Ксанти[365].

Към 9.IX.1944 г. по българското Черноморие съществуват 12 риболовни кооперации. Те представляват гръбнака на морския ни риболов благодарение на по-значителните си финансови възможности и сравнително по-добрата материална база. Те играят водеща роля в Бургас и Варна. В по-малките селища до голяма степен се запазва организацията, наследена отпреди войните. Благодарение на анкетите, организирани от Ихтиоложката станция в Созопол, разполагаме с интересни данни относно организацията, материалната база, значението на риболова за поминъка на населението в Созопол, Ахтопол, Царево и Поморие.

След Първата световна война Созопол запазва мястото си на най-голям риболовен център по черноморското крайбрежие. През 1934 г. в града живеят 713 домакинства с 2668 жители. От тях 444 домакинства с 1687 членове (над 60% от населението) се занимават с риболов. За 318 домакинства

(45% от общия им брой) риболовът е единствен или основен поминък. Общият брой на рибарите в Созопол е 535 души. Според имущественото си състояние те се разпределят на следните групи: 1) Частни собственици (арматьори) – 20 души; 2) Собственици на инвентар, но и участващи в риболова – 102; 3) Рибари без собствен инвентар – 302; 4) Кооператори – 111. От рибарите 29,4% ловуват целогодишно, 37,5% – през пролетта и есента и 37,2% участват само в есенния улов. Есенно време се наемат рибари и от околните села. С тях общият брой на заетите в риболова местни жители и наемници достига 700– 800 души[366]. По броя на риболовците Созопол изпреварва Бургас и Варна.

До голяма степен се възстановява рибарството в Ахтопол. Към 1935 г. в него живеят 221 домакинства с 984 членове. В риболова са заети 100 домакинства (45% от общия им брой). Риболовът е единствен или основен поминък само за 33 домакинства, а за останалите 67 е само допълнително занятие. Те са разпределени в следните групи: 1) Частни собственици – 3; 2) Частни собственици риболовци – 9; 3) Рибари без собствен инвентар – 63; 4) Кооператори – 25. Броят на рибарите е 104. От тях 9 упражняват професията си целогодишно, през пролетта и есента – 51, а само през есента – 44 души.[367]

По-слабо е застъпен риболовът в Царево. През 1935 г. в него живеят 429 домакинства с 1605 жители. От тях в риболова са ангажирани 87 домакинства (20% от общия им брой). Единствен или основен поминък е за 37 домакинства (по-малко от 9%). Броят на риболовците е 95, разпределени в следните групи: 1) Частни собственици – 3; 2) Частни собственици риболовци – 6; 3) Рибари без собствен инвентар – 60; 4) Кооператори – 26. Целогодишно упражняващи професията си са 13 рибари, през пролетта и есента – 27 и само през есента – 55.[368]

Най-слабо е застъпен риболовът в Поморие, тъй като основната част от населението се занимава със солодобив и лозарство. Към 1935 г. в него живеят 1273 домакинства с 5219 жители. С риболов се занимават 96 домакинства (7,5% от общия брой). Същият е броят на рибарите. За 23 риболовът е единствен или основен поминък, за останалите 73-ма – само допълнително занятие. Те са: 1) Частни собственици рибари – 18; 2) Рибари без собствен инвентар – 50; 3) Кооператори – 28. Целогодишно ловуват 18 рибари, през пролетта и есента – 53, а само през пролетта – 25[69].

От изнесените данни се виждат промените, настъпили в организацията на риболова и в по-малките ни селища. Значително се ограничава значението на частните собственици предприемачи, които са най-важната група в морския ни риболов до Първата световна война. В известна степен се запазват позициите на частните собственици рибари и нараства ролята на кооперациите.

През 20-те и 30-те години риболовът възстановява значението си на важен поминък за населението от черноморското крайбрежие. Общият брой на рибарите през 30-те години се движи между 2500 и 3000 души. След присъединяването на Южна Добруджа към 1944 г. той надминава 3000. За по-голямата част от рибарите риболовът е само допълнително занятие. Основно занятие е главно за кооператорите и частните собственици, притежаващи риболовен инвентар.

Използваните уреди в морския риболов са твърде разнообразни. Условно може да ги разделим на две групи: I. Големи риболовни уреди (които предполагат влагането на значителни средства за изработването и закупуването им, а също наличието на колектив при използването им). Такива са даляните (таляни), грибове, канати (аламански мрежи), гър-гъри, калкански мрежи, тралове. II. Леки или още, както е прието да се назовават, дребни рибарски принадлежности. Те се използват обикновено еднолично. Такива са подвижните мрежи (серкмета), различните видове въдици (парагади, чипари и др.). До Първата световна война рибарите използват предимно даляните, малките грибове и канатите. Леките уреди не играят почти никаква роля в риболова.

Риболовните уреди намират различно приложение в отделните райони в зависимост от бреговите особености на крайбрежието ни. Такива различия в използването на риболовната техника съществуват между бургаския и варненския риболовен район. Например даляните, които са общо около 60 по черноморското крайбрежие, се строят предимно на юг от нос Емине. Там се разполагат повече от 50 даляна, докато на север техният брой не надминава 10. При движението си от юг на север и обратно пасажната риба преминава на по-голямо разстояние от варненското крайбрежие и по-близо до бургаското. Поради тази причина във варненския район се използват предимно уредите за улов на местна риба като грибове, калкански мрежи и въдици, докато в бургаския район се използват повече даляните, гър-гърите, различните мрежи за пасажна риба, а в по-малка степен – грибовете и лекоподвижните уреди.[370]

След Първата световна война настъпват съществени промени във вида и размерите на риболовната техника.

Далянът започва да се строи не с единична, а с двойна торба за уловената риба (даляни тип „вълча уста“). Въвеждането на новия тип даляни спомага за стабилизирането и увеличаването на улова с този вид риболовни съоръжения. От края на 20-ге години много от бившите собственици на даляни получават от държавата право да поставят даляни на нови места (така наречените опитни даляни). Те се освобождават за известен срок от заплащането на данъци. Само за няколко години от края на 20-те до първата половина на 30-те години се залагат повече от 70 опитни даляна. Резултатите от тези опити са твърде скромни. Почти всички тези даляни се оказват несполучливо поставени и предизвикват разоряването на собствениците им. Към 1938 г. по черноморското ни крайбрежие има 30 есенни и 27 пролетни даляна, какъвто е броят им до Първата световна война. От неуспеха на опитните даляни става ясно, че оптималният им брой е плод на многовековния опит на местното население и не може да бъде произволно увеличаван.[371]

Съществени промени настъпват във вида и количеството на втория традиционен риболовен уред по нашето крайбрежие – гриба. До 1918 г. по крайбрежието се използват едва 7–8 малки гриба с дължина до 150 м изключително във варненския район. След 1920 г. техният брой бързо нараства за сметка на закупуването на големи грибове с дължина на мрежата до 600 метра. Към 1938 г. по морското крайбрежие и езерата се използват до 80 големи и 30 малки гриба, обслужвани от 850 рибари. Повечето се разполагат във варненския район, но вече намират широко приложение и около Бургас и Созопол[372].

От началото на 20-те години масово започват да се въвеждат гър-гърите. Първите комплекти такива мрежи заедно с двойките аламани, които ги обслужват, се закупуват от Истанбул през 1923 г. Към 1927 г. броят на гър-гърите и лодките достига 100. Те напълно изместват канатите (аламанските мрежи), които са основно средство при активния улов на пасажна риба до Първата световна война. През 30-те години броят им започва да намалява вследствие пренасищането на риболовните райони с гър-гъри и тяхното механизиране. Към 1938 г. у нас се използват около 60 гър-гъра, обслужвани от 1100 рибари. Най-голямо разпространение гър-гърите намират в Созопол, където са половината от гър-гърските комплекти. В по-малка степен се използват в Ахтопол, Месемврия, Василико и други селища.[373]

От 1925 г. у нас започват да се внасят и мрежи за улов на калкани. Дотогава калканският риболов е упражняван предимно от турци лазове от черноморското крайбрежие на Мала Азия. Тези мрежи започват да се използват по варненското крайбрежие, а от края на 20-те години се използват и в бургаския район[374].

В сравнение с довоенния период разпространение намира и дребната риболовна техника, особено различните видове въдици. Те се използват главно във Варна и Бургас[375].

От риболовната техника, прилагана в световния риболов, у нас единствено не се използва тралът. С трални мрежи разполага риболовният учебен кораб „Рибар", но поради закриването на Рибарското училище той е бракуван. Единственият опит за въвеждане на тралел риболов е направен от варненеца Иван Симеонов (Американеца), който е живял в Северна Америка и там се е запознал с този начин на ловуване. През 1931–1932 г. той си изписал трални мрежи от Америка и си построил моторна лодка, пригодена за тралел риболов. Поради неуспеха на начинанието българските рибари не предприемат други опити за тралел риболов[376].

След 1941 г., когато е присъединено беломорското крайбрежие, българските рибари се запознават с този вид уреди, тъй като там тралът има широко приложение. От май 1942 г. всички риболовни кораби в Беломорието се мобилизират и предават на отделението за морски корабен риболов към Дирекцията на водните съобщения.[377]

Значителни промени настъпват в количеството и вида на използваните плавателни съдове в морския риболов. Нашите рибари използват няколко вида лодки – мауни, аламани, сеферки, грибчийски лодки и лодки за улов на калкани.

В началото на 20-те години морският риболовен флот представлява 270 лодки от гореспоменатите видове, и то главно в Созопол, Варна и Бургас[378]. Към 1927 г. броят на риболовните ни съдове нараства значително, като настъпват изменения и по отношение вида на лодките. Морските ни риболовци разполагат с 27 моторни, 43 ветроходни и 344 гребни лодки[379].

За 1934–1935 г. се изнасят подробни данни за количеството и вида на плавателните съдове, притежавани от рибарите в Созопол, Ахтопол, Царево и Поморие.[380]

Таблица 9

Брой на лодките, притежавани от рибарите в някои черноморски селища през 1934–1935 г.

Селища	Брой на различните видове лодки					
	мауни	аламани	грибчийски	сеферки	моторници	всичко
Созопол	17	57	33	36	18	161
Ахтопол	4	5	3	11	1	24
Василико	3	6	1	6	1	17
Анхиало	3	6	12	12	2	35
Всичко	**27**	**74**	**49**	**65**	**22**	**237**

През 1938 г. рибарите по морското крайбрежие разполагат общо с 45 моторници и повече от 500 платнохода и гребни лодки от гореспоменатите видове. Тонажът на морския ни риболовен флот е между 1500 и 2000 тона[381].

Значителни средства се влагат от рибарските кооперации за подобряване на материалната база на риболова и в черноморските езера. Кооперациите „Черноморски риболовец" в Бургас и „Български риболовец" във Варна изграждат няколко прегради – подвижни и неподвижни (гардове), между езерата и морето и самите езера. На няколко места те имат отвори с поставени специални капани от мрежа (котци). При опита си да преминат от морето към езерото или обратно рибните пасажи попадат в капаните. Общата стойност на тези съоръжения в езерата е 5–6 милиона лева.[382]

Значителни изменения настъпват по отношение на местоположението на рибните борси. До средата на 20-те години най-голямата рибна борса в България е Созополската, следвана от Бургаската, Варненската и Несебърската. От средата на 20-те години постепенно почти цялата продажба на риба се съсредоточава в две борси – Бургаската със 70–75% от продажбите и Варненската с 20–25%. Останалите традиционни борси в другите черноморски селища на практика се ликвидират.

Най-добре е съоръжена Варненската рибна борса, която се намира в района на пристанището. Тя разполага със специално построено здание през 1932 г. Средствата са предоставени от кооперация „Български риболовец", която е неин стопанин и получава процент от продажбите. В сградата на борсата има тръжна зала със 170 кв.м площ, около която се разполагат магазините за сортиране и опаковане на рибата. Под сградата е разположен складът с хладилници и машина за производство на лед. Към борсата е пристроен и магазин за рибарски принадлежности.[383]

Рибната борса в Бургас е в плачевно състояние, въпреки че там се продава 3–4 пъти повече риба, отколкото във Варна. Тя представлява няколко полусрутени бараки без никакви съоръжения за съхраняване на рибата. В резултат на това част от докараната тук риба се разваля и бракува, преди да стигне до купувачите. През 1935 г. е построен и хладилник, но той почти не се използва[384].

От втората половина на 20-те години се разширява и мрежата от специализирани магазини за продажба на риба и рибни продукти. През 1925 г. Съюзът на рибарските кооперации от Дунав и Черно море взема решение за организиране и поддържане на рибарски магазин в София. Такива магазини се изграждат в повечето големи градове на страната. Само във Варна през 1938 г. има повече от 10 рибарски магазина[385]. През 1939 г. най-голямото рибарско предприятие „Съединени риболовни кооперации" в Бургас експедира към вътрешността на страната 163 296 кг риба. Тя се насочва главно към София (75 892 кг), Хасково, Айтос, Горна Джумая (Благоевград), Петрич и други.[386]

От края на XIX век започва и изграждането на първите български фабрики за преработка на риба. Първата българска рибоконсервна фабрика е основана през 1899 г. от Пантелей Генов във Варна. В Бургас първата подобна фабрика е открита през 1922 г. В навечерието на 1944 г. по черноморското ни крайбрежие работят 12 рибоконсервни фабрики. Най-много са в Бургас – седем, във Варна има три и по една – в Созопол и Балчик. Те представляват неголеми предприятия, в които са заети общо около стотина работници, и годишното им производство се движи между 500 и 1000 тона консерви[387].

През изследвания период в рибарството и неговите отрасли се влагат повече от 100 милиона лева. В резултат напълно се обновява риболовният инвентар, увеличава се броят и размерите на плавателните съдове, въвежда се частична механизация при някои риболовни уреди и при траспортирането на рибата до тържищата чрез моторни лодки. През 30-те години се изграждат специални рибарски пристани в по-големите рибарски центрове като Созопол, Бургас и Варна, нови рибни борси и магазини в страната. Бързо се разширява и рибоконсервната промишленост, която се съсредоточава главно в Бургас и в по-малка степен във Варна. Като цяло материалната база на морския риболов отбелязва значителен прогрес.

Усъвършенстването на организацията и подобряването на материалната база дават тласък за нарастването на улова на риба от Черно море. В него живеят близо 130 вида риби, от които около 60 вида са годни за консумация. Стопанско значение имат само няколко вида – калканът, попчетата (кая), кефалът и други. На местната риба се пада 10–15% от общия улов в Черно море, а основният улов идва от рибните пасажи, мигриращи от Бяло към Черно море. Главните видове пасажна риба, които се ловят от нашите рибари, са скумрията, паламудът, хамсията и др. Те се продават почти изключително в осолено състояние. Рибите, които не се обработват (сафрид, лефер и др.), се ловят в много по-малки количества поради липса на условия за тяхното съхраняване и пласмент в прясно състояние. През 20-те години скумрията представлява около 60% от целия улов в Черно море, а паламудът – около 15%.

Риболовните сезони са четири, отговарящи на четирите годишни времена. Най-важни са есенният и пролетният сезон, когато се лови пасажната риба, докато летният и зимният са почти мъртви сезони поради незначителния улов.

В първите години след войните риболовът по черноморското ни крайбрежие е в твърде тежко състояние. Въпреки енергичните мерки, взети от държавата, резултатите са все още незадоволителни. За периода 1918–1924 г. той достига скромния резултат от 1311 тона средногодишно, което е по-малко от средногодишниите улови през довоенния период[388].

Сравнително подробни данни за общото количество на улова, мястото на различните уреди и разпределението му по риболовни райони има за периода 1925–1929 г. Независимо от колебанията в отделни години, неизбежни при морския риболов, се забелязва тенденция на увеличение. Средногодишният улов е 1613 тона, тоест достигнато е довоенното му равнище. Това довежда до нарастване на дела на морския в общия улов за страната. За 1925–1929 г. морският риболов дава 51,3% от улова у нас, а крайморските езера – 7,2%. Река Дунав и блатата около нея осигуряват 41% от улова, а всички останали реки и водоеми – едва 0,5% от общия улов. В значителна степен се възстановява поминъкът в Ахтопол и Василико, които играят все по-голяма роля в морския риболов. Успоредно с възстановяването на риболова по нашето Южно Черноморие спада значението на варненския риболовен район. При средногодишно участие с около 20% от улова на риба в Черно море за петилетието, през 1928 г. делът на варненския район е 14,5%, а за последната 1929 г. е само 10%[389]. За 5-годишния период има данни за значението на различните уреди в морския ни риболов. Все още основно риболовно съоръжение остава далянът, който осигурява около 45% от общия улов. Лови се предимно скумрия – над 50% от общия улов. На паламуда и другите пасажни риби се пада около 30–35%, а на местните остава 10–15% от улова[390].

Като се има предвид, че цената на отделните видове риба за този период се движи между 10 и 20 лева за килограм, то общата стойност на морския ни улов е в размер 20–30 милиона лева.[391]

През първата половина на 30-те години положителните тенденции в развитието на морския ни риболов се запазват. За периода 1930–1935 г. общият улов на риба е 12 000 тона или средногодишно по 2000 тона. Най-успешна е 1930 г., когато е уловена около 3000 тона риба. Уловът от морето достига над 60% от общия улов на страната.[392]

Най-успешни в развитието на морския ни риболов са последните предвоенни години. Запазените данни за 1936 и 1938 г. са сравнително подробни и ни дават възможност да проследим измененията в морския риболов за периода между двете световни войни. През 1936 г. е уловена 2 471 920 кг риба. Във варненския район уловът е 301 616 кг (12,2% от общия улов), а в бургаския – 2 170 304 кг (87,8%). Стойността на уловената риба е 32 милиона лева. Половината от улова (1 223 099 кг на стойност 16 милиона лева) се пада вече на паламуда. През втората половина на 30-те години благодарение на високия му улов той заема първо място по стопанско значение, изпреварвайки скумрията.[393] През 1938 г. уловът от морето е 3 006 262 кг на обща стойност 37 178 142 лв. С даляни е уловена 960 тона (около 30,5%), с гър-гъри – 1092 тона (36,5%), а с гриб – 656 тона (21,5%). Трите основни уреда, които се използват от нашите морски риболовци, дават 87,5% от общия улов. Останалата част се пада на леките мрежи и въдиците. Далянът, който е основен риболовен уред през 20-те години, в края на 30-те години е изпреварен от гър-гъра. Това показва, че все повече се използват активните форми в морския риболов.

От крайморските езера уловът достига 653 тона на стойност около 9 милиона лева. Варненските езера дават 177 тона, Бургаските – 457 тона, а Поморийското – 19 тона.

Общият улов от морето и крайморските езера надхвърля 3660 тона на стойност повече от 46 милиона лева.[394] През същата година от река Дунав и блатата е уловена 1331 тона риба[395]. Тези числа отразяват бързото нарастване на улова от морето при запазване на нивото на улова на риба от Дунав и блатата. Уловената в Черно море риба представлява вече над 70% от общия улов в страната.

Въпреки успешното развитие на морския ни риболов в периода между двете световни войни, той все още изостава значително от постигнатото в развитите морски държави. Дори и през най-успешните за риболова години той не успява да осигури и един килограм риба на глава от населението. През 1934 г. световният улов на риба е 13,5 милиона тона, което представлява по 6–7 кг на човек. В развитите риболовни държави уловът на риба на глава от населението достига през същата година 84 кг в Норвегия, 58 кг в Канада, 27 кг във Великобритания, 13 кг в Япония, 9 кг във Франция и 7 кг в Съветския съюз.[396] По общото количество уловена риба България отстъпва и на своите съседи. В Гърция през 1934 г. годишният улов е 38 600 тона, в Румъния – 22 000 тона, Югославия има улов в Адриатическо море около 5 000 тона и 2–3000 тона от реките и езерата.[397]

Българският морски и речен риболов не може да задоволи потребностите на вътрешния пазар от солена и прясна риба, затова се налага внасянето на значителни количества от Турция и Гърция, както и от някои западноевропейски страни. Най-голямото количество за периода е внесено през 1929 г. – 2500 тона солена риба на стойност 54 милиона лева и неколкостотин тона прясна риба.[398]

Значителните средства, които се изразходват за вноса на риба, карат правителството, съответните специалисти и учреждения да търсят и предлагат различни пътища за увеличаване на улова в Черно море. През втората половина на 20-те години започва дискусия по страниците на сп. „Морски сговор“ и „Рибарски преглед“ относно възможностите за увеличаване количествата на уловената риба в Черно море. На първо място се предлагат начини за увеличаване улова на пасажна риба. То трябва да се постигне чрез въвеждане на моторни кораби и лодки в открито море. Чрез развитието на риболова в открито море се разчита да се преодолеят големите колебания в улова и стабилизирането му в оптимални за нашите условия размери. На второ място – да се засили уловът на местна риба чрез увеличаването на традиционните уреди, използвани от нашите рибари – грибове, калкански мрежи, серкмета и въдици. През 1927 г. правителството изплаща на нидерландския трален кораб „Книккер“ 100 000 лева за пробни трални улови по нашето морско крайбрежие. Опитът се оказва несполучлив. Количеството уловена риба не покрива направените разходи. Отново се потвърждава, че Черно море е бедно на риба и уловът не може да бъде съществено увеличен. Тезата, че чрез усъвършенстването на материалната база и организацията може да се ловят 12 000 тона риба годишно, се опровергава от практиката. Потвърждава се виждането на специалистите, които считат, че годишният улов може да бъде увеличен до 5000–6000 тона.[399]

В годините на Втората световна война морският риболов, независимо от влошените условия за упражняването му, продължава възходящото си развитие. Това се дължи до голяма степен на увеличаването на риболовните райони на България след присъединяването на Южна Добруджа. През 1940 г. се регистрира най-големият улов на риба за периода до 1944 г. – 5 079 167 кг. През следващите години възможностите за риболов са ограничени поради поставянето на минни заграждения, но въпреки това уловът продължава да е по-висок, отколкото в годините преди войната. Средногодишният улов на риба в периода между 1940 и 1944 г. е 3600 тона.[400]

В следващата таблица се посочват размерите на улова за периода 1918–1944 г.

Таблица 10

Улов на риба в Черно море – 1918–1944 г.

Години	Средногодишен улов в тона	Прираст в %
1918–1924	1311	100 %
1925–1929	1613	123 %
1930–1935	2000	152 %
1935–1939	3000	228 %
1940–1944	3600	272 %

От обобщените данни за улова на риба в Черно море се вижда неговият подем през изследвания период. През последните военни години, въпреки влошените условия поради военните действия, средногодишният улов на риба е 2,72 пъти по-голям, отколкото средногодишния улов в първите години след Първата световна война.

Към данните за българския морски риболов не се прибавят тези за улова в Бяло море и околните езера за периода 1941–1944 г., когато са в границите на българската държава. Според запазените извори в довоенния период там се е ловило до 3000–4000 тона риба. Въпреки известното намаление по време на войната новият риболовен район се превръща във важен доставчик на риба за столицата и други градове на страната.

В периода непосредствено след Първата световна война морският ни риболов изпада в криза поради намаляването на броя на лицата, упражняващи тази професия. В старите рибарски центрове Царево и Ахтопол в продължение на няколко години риболовът въобще не се упражнява като поминък.

Благодарение на мерките, предприети от българската държава за възстановяването и ускоряването на развитието на този важен морски отрасъл, започва процес на постепенно излизане от следвоенната криза. През 20-те години в риболова масово навлизат нови професионални рибари, предимно бежанци и сираци от войните. Те организират около двадесетина рибарски кооперации, от които десетина оцеляват и се утвърждават като основно звено в морския риболов. Риболовът и свързаните с него допълнителни дейности стават професия изключително на българското население, живеещо в морските ни селища.

Броят на професионалните рибари от не повече от 1000 след войната нараства до 3000–4000 души към 1939–1944 г. Рибарството се утвърждава сред важните поминъци за населението от черноморските селища и особено Созопол и Несебър. За разширяването и модернизирането на материалната му база се влагат повече от 100 милиона лева. Това довежда до неколкократно увеличаване на количеството уловена риба. Черноморският риболов става главен доставчик на прясна и солена риба за вътрешния пазар, значително изпреварвайки втория основен риболовен район – река Дунав и блатата около нея.

Въпреки постигнатите сравнително добри резултати трябва да се посочат и някои слабости, които задържат неговото развитие. На първо място – към риболова не се насочват по-големи частни капитали. Това задържа неговата модернизация чрез закупуването на големи, модерно съоръжени риболовни кораби. Нашите рибари, включително и организираните в кооперации, разполагат само с лодки. Поради това се ловува изключително в крайбрежните води. На второ място – въпреки ограничените рибни ресурси на Черно море не се търсят възможности за организиране на риболов в по-богати на риба морета. България изостава значително от страните с развит риболов по улов на риба и консумация на рибни продукти. Това я принуждава да заделя значителни средства за внос на солена и прясна риба.

§ 2. Солодобивът в крайморските ни езера за периода 1918–1944 г.

Един от най-древните поминъци на крайморското ни население е добивът на морска сол от крайморските езера. За разлика от другите морски отрасли, които са застъпени в повечето ни черноморски селища, солодобивът е развит изключително в езерата край град Поморие. Благодарение на него Поморие до Освобождението на България през 1878 г. е един от най-богатите ни черноморски градове, втори по брой на населението след Варна и административен център на Поморийската кааза, която обхваща по-голямата част от сегашния Бургаски окръг.[401]

Най-важен басейн за добива на сол е Поморийското езеро. Неговата соленост е по-голяма четири пъти от солеността на морската вода, което го нарежда по този показател на първо място сред черноморските ни езера. От един литър изпарена вода се добива 77 т сол. Общите запаси на сол на езерото се изчисляват на около 800 000 тона.[402]

По време на османското владичество езерото е разделено на около 5000 солници с обща площ над 1000 декара. Те обхващат южния, северния и западния бряг на езерото. Помежду си солниците са разделени с дървени преградки. Способът на добива е твърде примитивен. В интервал от 4–5 дена дъното на солниците се залива с 3 см вода от езерото. След изпаряването ѝ солта се изгребва от дъното и се подрежда на купчини, откъдето се извозва с кораби и по суша. Езерото е отделено от морето с каменна и дървена стена, която го предпазва от нахлуването на морска вода при по-силно вълнение. Солниците са собственост на семействата в града. Почти всяко домакинство притежава определен брой солници. Годишният добив на сол миналия век достига до 30 хиляди тона.[403]

След Освобождението се занемаряват грижите и намаляват средствата, заделяни за поддържане на преградните стени, отделящи езерото от морето. В резултат на това каменната стена е почти напълно разрушена, а дървената е в тежко състояние и не може да спира нахлуването на морска вода. Това довежда до значително намаляване на добивите на сол. През 1912 г. е добито 12,5 хиляди тона сол. През 1915 г. нивото на добива е най-ниското след Освобождението – едва 3 хиляди тона. Солопроизводителите, виждайки опасността напълно да бъде ликвидиран един от основните поминъци на населението в Поморие, през 1916 г. създават специален фонд за запазване на Поморийското езеро. В него всяка година се заделят по 16% от печалбите им. С Министерството на железниците, пощите и телеграфите се сключва договор за поемане от него на строителните работи по укрепването на брега чрез постройка на каменни вълноломи. До началото на 20-те години са построени седем малки вълнолома, които спират морските вълни и предпазват езерото. Благодарение на това до голяма степен се стабилизира и дейността на поморийските солопроизводители. През 30-те години продължава строежът на оградителни стени.[404]

След Първата световна война в организирането на солопроизводителите настъпват значителни изменения. Значителна част от населението, притежаващо солопроизводителни участъци, емигрира. Неговите солници са одържавени и стават основа за организирането на държавно солопроизводително предприятие. Частните солопроизводители, за да стабилизират дейността и главно пласмента на добитата сол, се обединяват в кооперативно сдружение за солодобив – Поморие. В кооперацията участват около 300 солопроизводители с около 1 300 000 лева основен капитал. Кооперацията изгражда и собствена мелница за мелене на сол с капацитет 2000 тона годишно.

Междувременно от края на първото десетилетие на XX век към солопроизводството в черноморските ни езера проявява интерес и чуждестранният капитал. През 1912 г. швейцарската компания „Маннесман“ получава концесия за експлоатацията на Атанасовското езеро. През 1913 и 1914 г. тя организира АД „Гларус“, което да поеме подготовката на новото предприятие. Закупуват се машини за солодобив. От началото на 20-те години се организира и производството на сол в Атанасовското езеро.[405]

След войните се проявява интерес относно възможностите за развитието на добива на морска сол и в Созополското езеро. В него са създадени 100 солници, от които се добива до 80 тона сол. През 1922 г. правото за добива на сол от созополското езеро е дадено като концесия на АД „Екватор“ с участие на чужди капитали. Дружеството прокопава канали за вкарването на морска вода, укрепва бреговете, но въпреки значителните средства, които се влагат, Созопол не се утвърждава като значителен център на солодобива.[406]

Между двете световни войни двата големи центъра на солодобива продължават да са Поморийското и Атанасовското езеро. Съответно производството е организирано от Поморийската солопроизводителна кооперация и АД „Гларус“. При добива на сол се прилагат основно два способа, известни под името „поморийски“ и „фочански“. Поморийският начин е традиционният начин за добива на сол, наследен още от вековете. При него е най-характерно неголемите пространства на солниците, около 15 кв.м, и малкото количество вода, с което се доливат периодично. Поради това не може да се използва никаква механизация и прибирането на солта става ръчно. Добивът от единица площ е по-висок, отколкото при другия начин, но се изисква използването на много повече работна ръка. Вторият способ – фочанският, е прилаган главно в Атанасовското езеро. Главната разлика е в много по-голямата площ на солниците, която достига до 10 000 кв.м. В тях се долива вода до 12–14 см. Поради по-дебелия слой вода солта се събира само два пъти в сезона. Предимствата при фочанския способ са ангажирането на по-малко работна ръка и възможността да се механизира събирането на солта.[407]

Все още твърде недостатъчни са грижите за развитието на солопроизводството от страна на държавата. Поради липса на достатъчно средства до началото на 30-те години кооператорите от Поморие все още нямат склад за съхраняването на добитата сол. До извозването ѝ към Бургас тя стои на открито на купчини, поради което често пъти се замърсява. Не е подсигурен бърз и удобен превоз до Бургас. Поради липсата на пристанище в Поморие не могат да спират корабите на БТПД. Солта се извозва с гемии и каруци, което забавя и оскъпява производството ѝ.[408]

През изследвания период, въпреки годишните колебания в размера на добитата сол в зависимост от летните температури, солопроизводството отбелязва известен ръст по отношение на количеството. Още от началото на 20-те години дружество „Гларус“ успява да достигне ниво от 15 000 тона сол, което се изравнява с количеството, добивано от кооперацията в Поморие. Благодарение на по-голямата механизация и построените складове неговата сол се оказва по-чиста и по-качествена от тази, добивана в Поморие. През 30-те години АД „Гларус“ построява и фабрика за брикетна сол за нуждите на животновъдството.[409]

Общо в солопроизводството през 20-те и 30-те години са заети около неколкостотин производители кооператори и наемни работници. Добивите се движат между 20 и 30 000 тона годишно, разпределени между кооперацията в Поморие и АД „Гларус“. Тези количества не задоволяват нуждите на страната от морска сол. През целия изследван период България е принудена да внася значителни количества морска каменна сол. През 1920 г. за нуждите на вътрешния пазар са внесени 56 000 тона сол на стойност 76 милиона лева. През 1924 г., благодарение на влизането в експлоатация на солниците на АД „Гларус“, вносът е намален на 36 000 тона на стойност около 42 милиона лева. През следващите години той се задържа приблизително на същото ниво. България е принудена да заделя всяка година около 40–50 милиона лева за вноса на сол.[410]

През 1934 г. се започва проучването на възможността за създаване на държавен монопол върху солта. Контингентът на внасяната сол се определя в размер 10 000 тона. В крайна сметка невъзможността на вътрешното производство да задоволи нуждите на вътрешния пазар довежда до отменяне на ограниченията върху вноса на сол.[411]

За изследвания период производството на морска сол като цяло отбелязва известен напредък. Той се дължи предимно на създаденото с чужди капитали АД „Гларус“ и внедрените от него по-модерни начини в добива на сол от Атанасовското езеро. Докато в Поморийското езеро продължават да се прилагат древните начини, познати от векове. Въпреки известните успехи в механизирането на солопроизводството то задоволява около 50% от нуждите на българския пазар. Най-голямо значение солопроизводството има за град Поморие. И през изследвания период то е основен поминък за по-голямата част от населението на Поморие.

§ 3. Морското курортно дело на България (1918–1945 г.)

Идеята за ползата от мorелечението е издигната от англичанина Ричард Ръсел през средата на XVIII в. От началото на XIX в. по английското крайбрежие се създават първите морски летовища. Най-голяма известност има Брайтън. От средата на XIX век морското курортно дело печели все по-голяма популярност в страните от Западна, а след това и от Източна Европа.[412]

В нашата страна интерес към възможността да се създадат морелечителни летовища започва да се проявява едва след Освобождението. Варна има най-добрите условия за развитието на морското летовищно дело у нас. На първо място са природните ѝ дадености – просторни плажове със златист пясък, умерени летни температури, околности с гори, езера и природни забележителности. От не по-малко значение е, че Варна е най-големият ни черноморски град с жп гара, пристанище и развита търговия. Общината полага грижи за благоустрояването на града. През 90-те години постилат с гранитни блокчета търговските улици на града – „Преславска“, „Царибродска“, „Владислав“, „27 юли“ и други.[413] През 1888 г. Общинският съвет взема решение за разширяване на Морската градина, засаждане с дървета и направа на пътеки. Големи заслуги за оформянето на Морската градина има чешкият паркостроител Антон Новак, който идва във Варна през 1895 г. по препоръка на братя Шкорпил.[414] През 1912 г. Общината изгражда водопровод и канализация, а през 1914 г. е открита и общинската електроцентрала.

Варненската община през 1879 г. построява първите морски бани у нас. Те представляват примитивни дървени бараки, които се предоставят на посетителите за преобличане.[415]

През 1888 г. за правене на топли бани на брега се построяват от камъш закрити места, но скоро те са разрушени от вълните. През 1889 г. Общината възлага чрез търг строежа на две морски бани – мъжка и женска. Те представляват два правоъгълника с по 48 кабини върху железни релси, забити в морето. С брега се свързват чрез мостче. В морето е можело да се влиза по две стълби от вътрешната и външната страна на кабините. За желаещите да правят топли бани се предоставят четири цинкови вани, в които водата се загрявала с дървени въглища.[416]

Скоро те се оказват недостатъчни за любителите на къпането в морето и през 1896 г. се построяват още две бани от същия тип, но с по 120 кабини. До войните Варна има четири морски бани (по две за мъжете и жените) с общо 336 кабини. Приходите от 15–17 000 лева на сезон (между 1905–1910 г.), при цена на билетите от 20 и 30 ст., показват, че те се ползват от 60–70 000 души, предимно варненци.[417]

Първоначално се извършват само водни процедури, но от началото на нашия век започват да се съчетават със слънчеви бани.[418]

В първото десетилетие след Освобождението посетителите на Варна се настаняват в многобройните ханове. Първият хотел „Комерсиал“ е открит през 1887 г. на ул. „Преславска“ (до сегашната ДСК), като над съществуващия там хан се надстроява втори етаж. В него се разполагат хотелските стаи. Вътрешният двор се използва за кафене и кръчма. Първият му собственик е Стоян Авренски.[419]

До 1895 г. се построява още три хотела: „България“ (също бивш хан) на ул. „Царибродска“, „Орел“ на ул. „Охрид“ и „София“ на ул. „Преславска“. Поради недостига на легла в хотелите, за гости на града временно се използват къщите на Никола Хаджитодоров, Димо Ханджиев, Мумджи Хасанов и други.[420]

Най-много хотели се строят в последните години на XIX в. За 1990 г. се регистрират 12 хотела, от които 8 са новопостроените – „Борис“, „Москва“ и „Търговски“ (преименуван на „Дунав“) на ул. „Царибродска“, „Империал“ на ул. „Шумен“, „Преслав“ на ул. „Цар Симеон“, Русия“, „Европа“ и „Приморски“.[421]

До Балканските войни се откриват още пет хотела – „Париж“ (преименуван на „Кооп“) на ул. „Преслав“, „Добруджа“ на пл. „Независимост“, „Бристол“, „Централ“ и през 1912 г. „Лондон“ на пл. „Мусала“.[422] С тях броят на варненските хотели, които се построяват между 1887 и 1912 г., достига 17. Най-представителните са „Москва“ и „Лондон“. Всичките хотели се разполагат в района между гарата и пл. „Мусала“, тъй като клиентелата им е предимно търговци, чиновници, индустриалци, пристигащи във Варна по работа, а в много по-малка степен – летовници, дошли да правят морски бани. Тази липса на хотели в близост до морето представлява съществен недостатък за курортното дело в града, но поради малобройността на летовниците не се предприема нищо за отстраняването му.

Като всеки голям пристанищен град Варна изобилства с питейни заведения. Те се разполагат главно около площад „Мусала“, а също и на големите търговски улици „Преславска“, „Царибродска“, „Охрид“, „Св. Климент“ и др. При население през 1901 г. 34 922 души във Варна има около 300 кръчми. Благодарение на професор А. Иширков има описание на типична варненска кръчма: „Дълбок дюкян със стъклени прозорци към пътя; близо до вратата е поставена дълга маса, на която са наредени всевъзможни мезета, чието богатство зависи от сезона, но те никога не липсват; на едната страна на масата са наредени шишета с всевъзможни спиртни питиета, между които ракията заема първо място. Околовръст около стените на дюкяна се редят два ката бурета с шарени дъна. По останалото празно място на стените и гредите на тавана са закачени картини от най-разнообразните епохи на гръцката история. В повечето случаи многобройните маси и столове са малки и лесно се изнасят пред кръчмата, дето обичат при хубаво време да седят гостите...“[423]

През 90-те години, след построяването на морските бани, започват да се откриват кръчми и увеселителни заведения в началото на бул. „Сливница“, около Морската градина. Заедно с общинския бюфет, построен през 1896 г. в Морската градина, те стават любимо място на варненци за разходки и забавления през лятото. Интересна картина за развлеченията на варненци от началото на века е оставил професор Иширков: „Около морските бани до самата приморска градина се създава своеобразен живот. Няколко кръчми, в които вечер стотици хора се разговарят шумно или ядат разни кебапчета и други мезета, няколко бараки, в които се представят всяка вечер пиеси на турски език и се показват всевъзможни панорами и чудовища, съставляват главните забавителни заведения на варненската баня. По улиците между кръчмите и бараките се вдига прах на облаци, който се слага полека върху дрехите на гостите. Шумът на различните музики и пресипнали гласове на арменки и гагаузки с техните дайрета се сменяват и сливат в едно и образуват единен крясък... Цялата обстановка на забавителните заведения носи чисто ориенталски характер и отговаря на демократическите навици на варненските граждани.“[424]

От цитираните описания на професор Иширков се вижда, че до началото на нашия век Варна има многобройни питейни заведения, но те са изключително кръчми с мизерна обстановка, ориенталска кухня и музикално озвучаване. В Българския алманах за 1894 г. се отбелязват само четири гостилници (ресторанти) на М. Маркатели, А. Мачини, Т. Николов и К. Николов.[425] За 1909 г. се посочват вече 15 ресторанта, като 11 са в хотелите и 4 – „XX век“, на Шуменското пивоварно дружество, на Работническото кооперативно дружество и бирария „Прошек“ – са самостоятелни питейни заведения.[426] Следователно представителните ресторанти във Варна се откриват главно за обслужване на посетителите в града, отсядащи в хотелите. Мизерното ниво на стотиците кръчми във Варна професор Иширков обяснява с липсата на претенции у варненци относно обстановката и обслужването. „Добрият пелин и хубавите мезета събират в най-мръсните кръчми варненци от всички съсловия... Затова във Варна, въпреки големината и богатството на града, не можаха да се създадат добри кафенета и не виреят скъпо наредени пивници.“[427]

Ограниченият брой летовници от страната до войните не стимулира откриването на по-модерни ресторанти с европейска кухня.

Примитивните варненски хотели и питейни заведения, цялата тази ориенталщина в развлеченията на варненци, не са могли да привлекат чужди летовници. Затова единствената чуждестранна група, за която се споменава, са 215 французи, посетили Варна през 1909 г. с парахода „Ил де Франс“.[428]

За да издигне равнището на Варна като курорт за европейски туристи, Общината би могла да привлече чужди фирми с опит в летовищното дело. При това интерес се проявява от няколко европейски фирми. Първото предложение е още от 1879 г. от богатия руски земевладелец Йонин. Той е готов да вложи 100 000 франка за построяването на хотел и ресторант край морето, ако Общината му предостави концесия за експлоатацията им в срок от 50 години. Общината отхвърля искания срок и предлага да бъде намален на 25 години. Тези условия не задоволяват Йонин и той се отказва от проекта.[429] Пропусната е първата възможност Варна да стане международен курорт чрез привличането на част от руската аристокрация и буржоазия, посещаваща лятно време Одеса и Крим.

Потенциалните възможности на Варна като морски курорт привличат и други предприемачи. Към 1886 година се отправя второ предложение от французина Allion. Той предлага да оформи за своя сметка Морската градина и да построи в нея съвременен хотел с казино. Също така и в района около Търговското училище да построи няколко кьошка (летни вили). След отказа на Варненската община при същите условия изгражда хотел с парно отопление, топли и студени бани в Констанца. Поради това Констанца много преди Варна става известен международен курорт.[430]

Необходимостта от модерен хотел в близост до морето започва да се осъзнава и от някои общински съветници. Кметът Кр. Мирски през 1905 година предлага да се предостави концесия за построяването на хотел със 120 стаи, казино и приспособление за топли морски бани в Морската градина.[431]

Вероятно във връзка с тази концесия през 1907 година се прави най-сериозното предложение от берлинска финансова група. За да привлече вниманието на варненската общественост, тя отпечатва брошура, в която се дава описание на бъдещия хотел.[432] Той ще се намира в Морската градина в близост до Аквариума. Сградата ще бъде на 6–7 етажа с 300 стаи и 500–600 легла. На почиващите ще се предоставят зали за морски, слънчеви и въздушни бани, водолечение, масажи и други. Освен това ще има зала за концерти, няколко ресторанта с европейска и ориенталска кухня, кафенета, игрални стаи, читални и др. Проектът се изчислява на 4 500 000 лева, една значителна за времето си сума. Ако този проект бе реализиран, Варна от началото на XX век щеше да се нареди сред европейските курорти. Слабостите на курортното дело, като примитивни хотели и питейни заведения, липса на развлечения, никаква реклама в чужбина, щяха до голяма степен да се преодолеят. Въпреки че варненският кмет е за предоставянето на концесията, Общината отказва да даде на чужденци построяването на хотел и казино. С този си отказ, независимо от подбудите, от които се ръководи, тя забавя с десетилетия утвърждаването на Варна като международен курорт.

След Освобождението за летен отдих започват да се използват и живописните околности на Варна. През 1881 г. Общинският съвет взема решение да отстъпи на княз Ал. Батенберг землището на манастира „Св. Димитър“ за постройката на дворец. Дворецът „Сандрово“ (при Фердинанд е преименуван на „Евксиноград“) е построен през 1885 г.[433] След княза и някои от най-богатите софийски фамилии си строят вили между морето и пътя за Евксиноград. Първата е на Димитър Станчев, след него – на Атанас Буров, на Тодор Каракашев и др. Така с жеста, който Общината прави с дарението на княза, успява да наложи Варна за летовище на българската буржоазия още до Балканските войни.

В началото на XX век по инициатива на д-р Параскев Стоянов карантинните бараки в м. Карантината започват да се използват за лечение на рахитични и болни от костна туберкулоза деца. Към 1907 г. децата се прехвърлят в бараки в местността Свети Константин. През 1911 г. на 1 км северно от Св. Константин се завършва двуетажната сграда на Детския санаториум, наречен на името на царица Елеонора. Прокарват се водопровод и канализация, а на плажа се поставят кабини. До 1922 г. се използва само лятно време и годишно се лекуват около 200 деца.[434]

Манастирът „Св. Константин“ се стопанисва от Постоянната окръжна комисия, която през 1912 г. взема решение да се създаде летовище в неговите сгради. Първоначално се доставят 65 кревата със сламеници. Летовището става любимо място за отдих предимно на софиянци.[435]

Още в началото на века Варненското археологическо дружество убеждава обществеността в града за преимуществата на местността Узун Кум (сега Златни пясъци) като летовище. През 1914 г. то се обръща към Общината с искане местността да му се предостави за стопанска дейност, като набраните средства се използват за построяването на музей и издръжката му. С указ № 35 на Министерския съвет от 13.04.1915 г. тя му е предоставена за безсрочно ползване. Дружеството разработва програма за създаване на парк с разсадник, лечебна част със санаториуми, както и кьошкове за почивка.[436] Поради влизането на България в Първата световна война проектът не се реализира.

До Балканските войни летовищното дело във Варна е все още слабо развито. На него се гледа предимно като на мода, дошла от европейските държави. Летовниците са предимно от столицата и от някои по-големи градове. Мизерната обстановка в хотелите и питейните заведения и особено непознаването на Варна, поради липса на каквато и да било реклама и информация, не привлича посещения на чужди летовници. Все още Общината и обществеността не оценяват значението, което може да има летовищното дело за стопанското развитие на Варна.

От останалите ни крайморски селища единствено в Несебър идват на екскурзии немногобройни туристи.

Следвоенната стопанска криза особено силно засяга Варна. Поради загубата на Южна Добруджа рязко спада оборотът през варненското пристанище, което води до упадък на търговията. Само за няколко години Варна губи значението си на пръв български пристанищен и търговски град. При това населението на града продължава бързо да нараства, защото прииждат бежанци от Добруджа, Тракия и Македония. От 41 419 жители през 1910 г., населението се увеличава на 50 810 през 1920 г. и на 60 536 през 1926 г.[437]

Варненските общински съветници виждат изход от тежката икономическа криза на града, на първо място, в развитието на индустрията и на второ място, в летовищното дело. Стопанската политика на Общината е последователна в това отношение, независимо от партийната принадлежност на общинските съветници. От 1925 г. се създава общинско курортно бюро, което поема събирането на курортни такси и информационното обслужване на летовниците, както и стопанисването на общинската собственост. През 1932 г. се организира и отдел „Курортно стопанство“, към който преминават общинските обекти (морски бани, паркове и градини, казиното, магазини и летовището Св. Константин), свързани с курортното дело. Две години по-късно всички курортни служби се обединяват в Курортна дирекция, която се разполага в сграда до Морското казино. За улеснение на почиващите в същото здание се помещават и общинското курортно бюро, полицейско и жп бюро, гише за обмен на чужда валута.[438]

За развитието на морския туризъм подкрепа оказват различните обществени организации и дейци – Българският народен морски сговор (БНМС), Дружеството на приятелите на курорта–Варна, Курортна лига, някои варненски лекари, преподаватели във Висшето търговско училище, членове на Варненското археологическо дружество, писатели, журналисти и други. Тяхната дейност е предимно популяризаторска и пропагандаторска.

В брошури, статии, в списания и вестници те описват лечебно-оздравителните свойства на морската вода, отправят препоръки към летуващите, възхваляват природните красоти на варненските околности. По-често срещаните имена в тогавашния печат са д-р Параскев Стоянов, д-р Иван Теодоров, д-р Пискюлиев, капитан II ранг Георги Славянов, писателят Крум Кънчев и други.

Варненската община нееднократно се обръща към държавата за подкрепа на летовищното дело чрез преки субсидии, облекчения на транспортните тарифи за чужденците, премахване на многобройните митнически и полицейски формалности. За сравнение се посочва, че румънската държава отпуска на Констанца от 100 до 150 милиона леи за изграждане на курортни обекти, поема разходите по пропагандата на курортите, снижава транспортните тарифи и др.[439] Едва през 1932 г. към Главна дирекция на железниците и пристанищата се учредява „Служба за стопански туризъм“. Тя си поставя за цел „да организира, съгласува и направлява дейността на учрежденията, организациите и предприятията, които се занимават и обслужват стопанския туризъм в страната“. Единствената по-съществена дейност на тази служба е да организира в София няколко конференции, на които се обсъждат проблемите на туризма във Варна, като се предлагат мерки, за да се отстранят някои недостатъци.[440]

Напредъкът на летовищното дело след Първата световна война се дължи на енергичната дейност на Варненската община, активно подкрепяна от обществени организации и дейци.

По време на войните морските бани не се поддържат и започват да се рушат. През 1920 г. Общината поставя на пясъчната ивица 60 тръстикови кабини „по маниер на западните морски курорти.[441] Твърде скоро те се оказват недостатъчни за бързо увеличаващите се любители на морските бани. Затова още следващата година започва разширение на кабинките за събличане и се започва монтажът на 12 кабини за топли морски бани.[442]

През 1921 г. кметът Йордан Пекарев на тържествен митинг обявява Варна за първи български морски курорт. Министерско постановление, с което се утвърждава решението на Общината, е прието през 1925 г. С официалното признаване на града за морски курорт Общината получава правото да събира курортни такси от летовниците, както и да сключва заеми от банките за развитието на курорта.[443]

От това се възползва кметът Петър Стоянов, който успява да издейства от София 3 000 000 лева кредит за построяването на нови морски бани. Строежът започва на 7.05.1925 г., а на 10.07.1926 тържествено са открити. Строежът на новите бани се оказва тежко бреме за ограничения бюджет на Общината. Освен че затъва в задължения, тя няма пари дори за заплати на чиновниците. Опитът да се получат допълнителни приходи чрез увеличение на таксите за платовете, произвеждани във варненски фабрики, среща острата реакция на собственика на „Текстил“ Асен Николов. Той повдига обвинение срещу Общината, че пренебрегва и дори ощетява местната индустрия за сметка на курорта.[444] Стойността на Централните морски бани е 6 500 000 лева и задълженията по направата им тегнат върху общинските бюджети до 1928 г.[445] Те представляват масивна постройка във формата на буквата Ш. Средният перпендикуляр завършва с мост, съоръжен с триетажна кула за скокове във водата. Той е служил за преграда между мъжкия и женския плаж до 1932 г., когато след „женски десант“ към мъжкия плаж става общ за двата пола.

Централните бани, които са запазени и досега, имат 150 кабини – I класа, и 820 кабини – II класа. За желаещите да правят топли морски бани се предоставя басейн с 30 легла и 66 вани. Откъм плажа се циментира тераса, върху която през лятото работят кафене и сладкарница.[446]

През 1934 г. се открива малко спортно игрище, а през следващата – водна пързалка (ручбан), кулата за скокове се надстроява с още два етажа, обзавеждат се лекарски кабинет и фризьорски салон. Доставят се водни колелета, салове и гребни лодки.[447]

В началото на 1928 г. Общината гласува 5 000 000 лева за построяването на Северните и Южните бани. Те не са така масивни като Централните бани, тъй като съблекалните са общи, но предлагат 2500 места в гардеробите си. Към Южните бани има двукласни топли бани и малък бюфет. През 1935 г. за желаещите да се разходят с лодки в края на Северните бани е построен нов бюфет, известен сред варненци под името Малкото казино.[448]

Общо за построяването на Градските морски бани и благоустрояването на плажа между 1925 и 1937 г. Общината влага повече от 14 000 000 лв.[449] Според тогавашната варненска преса Морските бани на града са едни от най-благоустроените на Балканския полуостров. С неголеми изменения те и досега обслужват многобройните посетители на Варна и страната.

Още през първата година след откриването на Централните бани те се посещават от 347 966 посетители (297 015 са за студените и 50 851 – за топлите бани). Приходът, получен същата година, е най-високият за периода до 1944 г. – 2 707 845 лева. Общо от 1927 до 1944 г. Общината има постъпления от морските бани около 38 000 000 лева.[450]

След 1927 г. Общината заделя значителни средства за благоустрояването на централната част на града и Морската градина.

Постоянен повод за недоволство на летовниците е лошото състояние на уличната мрежа. През 1927 г. тя е с обща дължина 110 км, от които 91,435 км са без никакво покритие, 13,560 км са с чакъл, 3,295 км – с калдъръм и 1,710 км – с гранитни блокчета. При хубаво време прахът се носи на облаци, а при дъжд улиците стават кални. След неколкомесечни проучвания в началото на 1928 г. Общината взема решение да се ускори покриването на улиците с китон и павета от каменоломна „Атия“, „...като курортен град Варна трябва да има хубави, чисти улици“.[451] Същата година се китонират ул. „Цар Борис Първи“, „6 септември“ и „Мария Луиза“. Към 1931 г. 35 км улици са с твърдо покритие, което е около 30 % от уличната мрежа. До 1936 г. се китонират пл. „Независимост“, бул. „Сливница“, ул. „Цар Симеон“ и пътят до курорта Св. Константин. През следващите години започва и китонирането на пътя до Златни пясъци. Останалите централни улици се покриват главно с павета и чакъл.[452]

През 1936 г. е открит новият градски водопровод от Батовата, благодарение на който дебитът на водата се увеличава от 40 на 90 л в секунда. С това се ликвидира един от поводите за постоянни оплаквания от гостите на Варна – липсата на вода.[453]

Голямо внимание се обръща на разширяването на Морската градина и залесяването на улиците на града. Към 1939 г. тя обхваща площ от 439 декара. Брегът около Централните бани се укрепява с каменна стена, което улеснява и подхода към тях. Около Казиното през 1928 г. се открива фонтан със скулптурни групи, чешми, оформят се алеи с цветя. През 1939 г. се отчуждават ресторантите „Златна котва“ и „Грозд“ по бул. „Фердинанд“ и на тяхно място се изгражда портал на Морската градина (запазен досега).[454] През него централната морска алея се прелива в бул. „Сливница“ и става любимо място за разходка на варненци през лятото.

Усилията на Общината за благоустрояването на Варна намират отзвук в местния и чуждия печат. Все по-често в тогавашната преса тя е наричана „Царицата на Черно море“, „Славянската Ница“ и други. Тези ласкателни прозвища са признание, че градът придобива европейски облик.

Бързото развитие на летовищното дело след войните стимулира построяването на редица нови хотели. Най-много действащи хотели има през 1925 г. – 23 хотела, от които 12 са построени след войните. Варненската община ги категоризира в 4 категории:

Първа категория – „Лондон“, „София палас“, „Москва“ и новооткритите „Ню Йорк“, на ул. „Русе“, и „Роял“ на ул. „Охрид“.

Втора категория – „Орел“, „Комерсиал“, „Бристол“, „Париж“ и новите „Шумен“, на ул. „Панагюрище“, „Македония“, „Остров“, на ул. „Русе“, и „Цариград“.

Трета категория - „Преслав“, „Цар Борис“, „Добруджа“ и новият „Булевард“, на пл. „Независимост“.

Четвърта категория - „България“ и новите „Габрово“, на ул. „Габрово“, „Варна“, „Русе“, Тулча“, Балчик“.[455]

През следващите години до Втората световна война се откриват само четири хотела: най-представителният варненски хотел „Мусала“ – през 1927 г. на пл. „Мусала“, „Сплендид палас“ – на пл. „Независимост“, „Берлин“ – на площада до гарата, „П. Славейков“ и „Виена“ – на ул. „Аспарух“.[456]Между 1887 до 1944 г. във Варна се построяват 34 хотела, но реално от втората половина на 20-те години работят 10–15 от тях. Повече от 20 хотела са закрити за постоянно или в отделни години. Какви са причините да се използват едва една трета от варненските хотели? Една от тях е местоположението им. След войната те продължават да се строят около пл. „Независимост“ и гарата. Тази недалновидност на варненските хотелиери довежда до положението, че до 1945 г. Варна няма нито един крайморски хотел.

Друга важна причина са условията, които се предлагат на гостите. Ще цитирам констатациите на общинската комисия от 1937 г. за състоянието на варненските хотели:

„1. **Хотел „Сплендид“**. Липсва чакалня. Вентилацията на клозетите недостатъчна.

2. **Хотел „Преслав“**. Лоши клозети и баня. Стаите претоварени с легла.

3. **Хотел „Шумен“**. Първобитен клозет. Легла стари, разнообразни и мизерни. Също и бельото. Напълно нехигиеничен. Целият мирише на плесен. Комисията препоръчва да се закрие.

4. **Хотел „Комерсиал“**. Пълно безвкусие на цветовете. Фалшив вкус. Разнообразна вехта мебел. Отчасти липса на шкафчета и гърнета. Няма вода и канализация. В няколко стаи проветряването става чрез коридора, понеже прозорците не гледат на открито.

5. **Хотел „Берлин“**. Липсва чакалня и водна инсталация. Стая 4 няма прозорци. Липсват гардероби и телефон. Общо

замърсен, с изпокъсано бельо. Да се снабди с доброкачествени одеяла.

6. **Хотел „Борис“**. Недостатъчно гардероби. Да се боядисат подовете.

7. **Хотел „Лидо - Венеция“**. Дъсчен, стръмен и тесен вход. Невъзможно изложение. Всичко 10 стаи – 5 от тях тавански, само по 2 метра високи, малки килийни прозорчета, тесни и тъмни коридори. Липсват умивалници и подходящи клозети. Мебели и бельо най-мизерни. Липсват най-елементарни условия за живеене. Препоръчва се да се закрие.

8. **Хотел „Габрово“**. С 6 стаи с 11 легла. Всичко, казано за „Лидо - Венеция“, важи и за него. Препоръчва се да се закрие.

9. **Хотел „България“**. Важи казаното за двата хотела. Препоръчва се да се закрие.

10. **Хотел „Лондон“**. Необходим ремонт на водната и отводната инсталация. Клекалата на клозетите да се заменят със седалища. Общ ремонт на баните. Общо овехтяване на дюшеците.

11. **Хотел „Орел“**. Недостатъчно клозети. Представлява кръг от стаи, а клозетите са от едната страна. Стаи без светлина. Без вода.

12. **Хотел „Москва“**. Да се премахнат старомодните транспаранти, затъмняващи стаите. Общо освежаване на мебелите. Липсва вода.

13. **Хотел „Виена“**. Обща неиздържаност на мебелите. Да се забрани ползването на третия етаж.

Общи констатации. Липсва издържаност на цветовете на стаите и мебелите. Фалшив лукс (стари пердета, драперии), безвкусни рисунки по стените с мазни бои и т.н. Пълно разнообразие на мебелировката – стара, изтъркана... Да се сложи хартия в тоалетните, като с въвеждането ѝ се премахнат сандъчетата с книги. Въвеждане на нощни лампички над леглата. Да се премахнат гръмките имена „грандхотели“. Сегашната картина е, общо взето, печална“.[457]

Пансионното обслужване, което се търси от чуждите летовници, не се предлага от нито един варненски хотел.

Силна конкуренция хотелите имат от различни наемодатели. Още от началото на 20-те години се дават под наем стаи, апартаменти и вили.[458] Постепенно те поемат изцяло българските и отчасти чуждите летовници. Така например за 1926 г. се отчита, че от 12 456 летовници само 1624 са били в хотели, а 10 830 са били в частни квартири.[459]

От 1928 г. Общината регистрира предлаганите квартири и ги дели на три категории.[460] Според описания на летовници и те не предлагат по-добри условия от хотелите. Доц Франт. Ваничек от Чехословакия, посетил Варна през 1937 г., пише: „Като лекар хигиенист наблюдавам най-напред хигиеничната ситуация. Площадът пред Македонския дом е най-мръсният квартал, който съм видял в света – досега съм пропътувал цяла Европа и Северна Америка... Зад Македонския дом Варна е вече мръсно село. Вътрешното устройство на Варна е също като външното. Вътрешната уредба на къщите е съвсем неудобна, няма модерни бани, нито места за измиване, грозни клозети, вехти мебели, старомодни и непрактични... Почистването на квартирите от дървеници и бълхи се извършва по механичен път, който не може да даде задоволителни резултати.“[461] Въпреки тези неудобства летовниците предпочитат да отсядат в частни квартири, тъй като те имат едно безспорно предимство пред хотелите – близостта до морето. Броят на наемодателите нараства, което се потвърждава и от данните за 1937 г., когато в Общината се регистрират 900 квартири.[462]

В края на 20-те години се предлагат курортни домове и вили. Първите са пансион „Гилмайден“ – двуетажна сграда с мансарда на бул. „Фердинанд“, вила „Приморска“ на същия булевард, вила „Дивна“ с ресторант (сегашният Военноморски музей) и най-големият е курортен дом „Здраве“ с 40 стаи и европейска кухня на пл. „Екзарх Йосиф“. Извън Варна е малката вила „Мика“ на брега до бирария „Траката“.[463]

През следващите години се откриват курортни домове „Лилия“ с ресторант и пансион и на Ангел Качев по бул. „Сливница“, „Генерал Шкойнов“ на ул. „Папаниколау“ и вила „Диди“ на Евксиноградското шосе.[464]

В края на 30-те години се построяват курортните вили „Прага“ на ул. „Св. Никола“, „Терцета“ на ул. „Славянска“ и „Табаков“ на бул. „Сливница“.[465] Всички курортни домове, вили и пансиони се откриват в крайморската част на града, а някои предлагат и пансионно обслужване, което ги прави търсени от почиващите.

След войната летовниците вече стават голяма част от клиентелата на варненските гостилничари през лятото. Това довежда до увеличаване на ресторантите и промяна на местоположението им. През 1920 г. техният брой е все още 12 и са предимно към хотелите. Към 1925 г. те са 25, въпреки че все още са главно около площад „Мусала“ и улиците към гарата.[466] През следващите години новите заведения се откриват предимно по бул. „Сливница“ и ул. „6 септември“. По бул. „Сливница“ са първокласните ресторанти „Грозд“, „Елит“ и „Лилия“ и второкласните „Златна котва“, „Чичо Митьо“, „Крим“, „Бабанец“, „Ешмедеме“, „Русалка“ и бар „Панако“, кафенетата „Неапол“ и „България“. Освен тях лятно време работят още десетина кръчми, навеси и бараки, където се продават скара и напитки. По ул. „6 септември“ са ресторантите „Морско око“, „Венеция“, „Обнова“, „Македония“ и „Палма“. Извън тях като по-представителни остават хотелските ресторанти на „Сплендид палас“, „Нови Преслав“, „Булевард“, „България“ и ресторант „Кристал“ на ул. „Цар Борис“.[467] Варненските собственици на ресторанти проявяват по-голяма гъвкавост в обслужването на летовниците, отколкото хотелиерите. В резултат на това от втората половина на 20-те години развлекателният център на града се измества към бул. „Сливница“ и „6 септември“.

В местния печат и рекламните издания се публикуват хвалебствени оценки като: „Западноевропейският маниер на обслужване е пуснал корени в централните ресторанти. Съзнанието, че курортът е източник на блага и напредък, налага вежливостта, експедитивността и добросъвестността при обслужването.“[468] Доколко подобни оценки се покриват с действителността, доколко е преодоляна ориенталщината в обслужването, се вижда от впечатленията на самите летовници и констатациите на общинските комисии в доклад на смесената румънско-българска комисия от 1935 г.: „В ресторант „Морска градина“ – казиното, ни поднесоха абсолютно кисело вино на цена 30 лв. литъра... След като върнахме това невъзможно вино, дадоха ни по-добро, но съвсем обикновено и слабо, пак на 30 лв. Прислугата в казиното е невнимателна и се опитва да изкористи сметката в своя полза. На румънския директор на железниците написаха много повече, отколкото се полагаше, но той като отличен математик ги разобличи най-позорно. Не се дава отделна вечерна листа за ястията, а обедната, на която половината ястия са изличени. Нашите гости с право забелязаха: „Тук значи поднасят на вечеря това, което не е било консумирано на обяд.“ Няма ресторант в Европа, в който да няма отделна листа. Готвеното също е незадоволително. Няколко пъти трябваше да се връщат порции поради небрежно приготвяне, например печена гъска, на която перата не са оскубани, и други подобни ориенталщини, които за първокласен български локал на първокласен български курорт са просто скандални.“[469]

В изложение до кмета от 1938 г. Стоян Киселков обобщава впечатленията на полски туристи: „Ресторантите са невъзможни. Даже „Морско око“, който бе препоръчан от Франкопол, беше примитив с много мухи, намирани често удавени в ястията. Келнерите невъзможни. С всеки гост са на „ти“, на итнимно, пипат гостите по рамото така, като че са били и пребили с тях, не умеят да сервират или нарочно показват своето нахалство и грубост. Всички съдържатели искат само да лапнат парите през лятото, като повече нищо друго не ги интересува... Българските, специално варненските келнери и ресторатори са едно голямо зло за пропагандата на Варна.“[470]

Летовищното дело довежда до създаване на много нови ресторанти първа и втора категория, с по-добра обстановка, но не се променя съществено отношението към клиента. То си остава просташко, което е особено неприятно за чуждите летовници.

Местността Св. Константин също се утвърждава като летовище след войните. През 1924 г. над едноетажния общински хотел се надстроява втори и трети етаж, като предлаганите стаи се увеличават от 61 на 125. Той е единственият хотел близо до морето. В хотела се прави електрическа инсталация. Недалеч от хотела се построява бюфет с дансинг, а на плажа – топли морски бани с кабини и кошове за желаещите да правят слънчеви бани.[471] Към 1930 г. курортът е водоснабден и гостите могат да ползват услугите на перачница, гладачница, обущарница и фотограф. Открива се и бакалница. През 30-те години се построяват пощенска станция, млекарница, бръснарница, с което се подобрява обслужването на летовниците.[472]

Освен общинския хотел и ресторант, частни хотели тук не се откриват. Общината не стимулира инвестиции на частни фирми поради страха на варненските хотелиери и ресторантьори от конкуренция на едно ново летовище в близост до Варна.[473]

Същевременно Общината предоставя места на всички обществени организации, желаещи да построят тук почивни станции. За целта им се предоставят 700 декара от 1800 декара обща площ на Св. Константин.

Първата станция на телеграфопощенците се открива през 1929 г. на 1 км южно от Св. Константин в посока към Евксиноград. Тя има 48 стаи със 114 легла. На неколкостотин метра от нея е Детският почивен дом на Габровската популярна банка с четири големи спални за 90 деца.

Повечето почивни станции се строят между Детския санаториум и местността Св. Константин. Непосредствено до санаториума, високо на склона, е голямата сграда на Софийското училищно настоятелство. За нейното построяване се влагат 8 000 000 лева, в десетте ѝ спални се приемат 190 ученици на смяна, предимно бедни деца. Следва домът на Учителската каса със 150 легла, само на 30 метра от морето. Също близо до морето е откритата през 1929 г. триетажна сграда на Чиновническото застрахователно дружество с просторни тераси и градини с цветя. Малко по-нататък е станцията на Варшавската община, построена след побратимяването на Варна и Варшава през 1928 г. Почивният дом на железничарите и моряците, който е до нея, е от две сгради. Едната – до морето, а другата – на склона над нея. Тя предоставя на почиващите 170 легла. Следва най-голямата триетажна масивна постройка на фонд „Кооперативен ратник“ с 54 стаи за семейства и отделение за 100 деца. Над нея е по-малката, летовище „Здравец“ на Русенското благотворително дружество за 120 деца. На брега до морето е станцията на Военната взаимоспомагателна каса с 80 стаи и топли бани, а над нея е станцията на Студентската болнична каса при Софийския университет. Последната станция на Печатарското дружество е единствената, която се построява над шосето за Златни пясъци. Тя е сравнително неголяма със 17-те си стаи и 60 легла. Дванадесетте почивни станции са построени между 1929 и 1937 г. и разполагат с около 1500 легла.[474] Втората световна война задържа строежа на още десет станции с 1 500 легла.[475]

В местността Св. Константин прекарват лятната си почивка във временни лагери ученици, студенти и младежи от различни дружества. Освен български се устройват и международни лагери на чешки и полски младежи.

До 1922 г. Детският санаториум приема деца за лечение само през лятото. След преустройството става целогодишно лечебно заведение, в което се приемат 50–60 деца на смяна. През лятото в летния павилион постъпват по още 25 деца. Годишно през санаториума преминават над 500 деца. За периода от 1905 до 1938 г. в него се лекуват 11 283 деца, от които 64,1% се изписват като оздравели, 28,7% – с подобрение, 4,7% – без подобрение и 0,4% са починали.[476]

Местността Узун кум (след 1937 г. преименувана Златни пясъци) остава само като място за излети на варненци. Археологическото дружество полага усилия за облагородяването на местността, отводнява мочурливи места, засажда овощни градини и лозя, водоснабдява и електрифицира Аладжа манастир. Към 1939 г. построява малка хижа с бюфет, а край брега Варненското туристическо дружество открива гостилница.[477]

Необходимостта от културни развлечения за почиващите спомага за обогатяването на курортния живот на града. През 1922 г. се открива летен театър в Морската градина (на мястото на Обсерваторията).[478] Построяват се три летни кина: до входа към Морската градина – „Глория Палас“, „Роял“ и „Ранков“. През 1932 г. е завършена сградата на Общинския театър и Аквариума. В сградата на Девическата гимназия има Археологически музей и Морски музей.

От 1926 г. се поставя началото на летните варненски музикални тържества. От 1 до 8 август във Варна изнасят концерти местният Симфоничен оркестър, Музикалната академия, Народният драматичен театър, Софийската народна опера, Царският военен симфоничен оркестър, групи за народни песни и танци.[479]

С голяма популярност сред варненци и летовниците се ползва ежегодната изложба на най-известните български художници. Още през първата 1930 г. тя е посетена от над 20 000 души.[480]

За да се демонстрират достиженията на българските занаяти, индустрия и селско стопанство, от 1932 г. Общината организира ежегодна мострена изложба. Докато през първата година в нея участват само 101 изложители в залите на Висшето търговско училище (ВТУ), то през 1937 г. те са 1500 (50 промишлени, 450 занаятчийски и 1000 земеделски фирми). За нуждите на изложбата се използват, освен ВТУ, и Девическата гимназия, Търговската гимназия и павилион в Морската градина, като посетителите достигат до 60 000 души.[481]

Съборът на селяните от Шуменска област, който се урежда от 1935 г., цели да запознае гостите на Варна, главно чужденците, с българския фолклор. От 26 до 28 август се правят конкурси за най-добър гайдар, за най-добър изпълнител на народни песни и танци и за най-красива селска носия. По улиците на града преминават по 40–50 000 селяни в носии, изпълняващи народни песни и танци.[482]

От 10 до 30 август Общината организира поредица от тържества в Морската градина, Казиното и Морските бани. Последователно се представят Национална вечер, Вечер на българската народна песен, на битовото танцово изкуство, Голяма българска вечер, бал котилион, Венецианска вечер, Варненска феерична вечер с ракети, илюминации, водни бомби, бенгалски огньове, живи картини „Беленка“, „Седянка“ и др. С голяма популярност са конкурсите за най-красив бански костюм, най-красива пижама, най-красиво дете и царица на плажа, които се устройват на 10 август. Своя връх празненствата достигат на 26 август, когато е Вечерта на морето с Нептунов празник, карнавал и различни забави.[483]

Разнообразяването на почивката на летуващите се търси и чрез спортни игри и туристически маршрути. През 1926 г. се открива първият местен шахматен клуб в кафенето на хотел

„Лондон“. Негови членове са предимно чужди летовници. През следващата година се поставя началото и на варненския Тенисклуб с игрище в Морската градина. Към 1930 г. се създава Яхтклуб, който устройва регати и плувни състезания във Варненския залив, предоставя на желаещите гребни и ветроходни лодки.[484] През 30-те години вече има конни надбягвания, автомобилни ралита, колоездачни състезания, голф и други.[485]

Курортното бюро и частните туристически бюра предлагат разнообразни туристически маршрути. Много популярни са излетите до Аладжа манастир, Побити камъни, двореца „Евксиноград“, който е отворен за посещения при отсъствие на царското семейство. По море се организират разходки до Свети Константин, Златни пясъци, устието на Камчия, във Варненското езеро и др. През 30-те години Общинското курортно бюро се договаря с ръководството на Българското търговско параходно дружество да предостави пътническия кораб „Евдокия“ за желаещите да посетят Несебър, Бургас, Созопол, а товаро-пътническия кораб „Фердинанд“ – за по-далечни екскурзии до Истанбул и Александрия.[486]

Курортното бюро подема широка дейност да пропагандира Варна като модерно летовище с много добри условия за почивка и живописна природа. От 1927 г. се издават рекламни проспекти за Варна на седем езика. За публикуване на рекламни материали се предоставят 60 000 лева в чужди издания и 30 000 лева в български вестници.[487] Традиционно на Пловдивския панаир се урежда павилион, в който се показват успехите на Варна като първо българско морско летовище. След кризата (1929–1934 г.) Курортната дирекция засилва пропагандната си дейност. През 1935 г. се отпечатват 30 000 проспекта за туристическите бюра в Европа и още 10 000 на чешки език. В Пражката централна изложбена палата се урежда павилион „Варна – курортен център на България“. Австриецът Арнулф Ешлер заснема 30-минутен рекламен филм за Варна, който се прожектира във Виена. На балканиадата в София се разпръскват хвърчащи рекламни листовки.[488] През 1936 г. в София и Пловдив се поставят специални кули със светещ фар и снимки от курорта. Същата година броят на рекламните проспекти е вече 100 000, за да достигне през 1939 г. до

200 000. В българските легации в европейските страни се разпращат фотоплакати и фотоси. За улеснение на летовниците се издава пътеводител на Варна с план на града.[489]

Благоустрояването на Варна, по-големият брой на хотелите, курортните домове и вилите, многобройните по-уредени летни ресторанти, по-богатият културен живот, предлаганите спортни игри и туристически маршрути, както и пропагандната дейност на Курортното бюро спомагат Варна да се популяризира като първи и единствен международен курорт на България.

На юг от Варна като красив обект за екскурзии се утвърждава устието на река Камчия.

В Бургаски окръг, където окръжният център пък и останалите крайморски селища са в по-добро стопанско положение от Варна, не се полагат почти никакви грижи за създаването на материална база на морския туризъм. В резултат на това, въпреки прекрасните им природни дадености и многобройни исторически забележителности, развитието на туризма там не бележи съществен напредък в сравнение с периода отпреди Първата световна война.

Единственият по-значителен туристически център в Бургаски окръг е Несебър. Още от 20-те години съчетанието на красива природа, великолепни плажове и многобройни архитектурни и исторически паметници в града определя големия интерес на туристите към него. Разработват се проекти за развитието на Несебър в крупен морски курорт чрез изграждането на детски санаториум с 200 легла, почивни станции и др. До 1944 г. проектите остават нереализирани. За изследвания период Несебър разполага с остаряла и недостатъчна за посрещането и обслужването на многобройните гости материална база. Тя е представена от два стари хотела, а също и от частни квартири, които не отговарят на елементарните изисквания за удобство и хигиена. Обслужването на туристите се извършва в четири ресторанта. На плажната ивица в южната част на града са построени дъсчени морски бани. Транспортната връзка между Бургас и Несебър е поддържана главно с файтони и каруци. Туристите, желаещи да посетят града, трябва да пътуват по няколко часа. Независимо от посочените недостатъци на материалната база и от неудобствата при придвижването, Несебър се утвърждава предимно като център на екскурзионния туризъм.

Вторият морски курорт в окръга е в с. Обзор. В него се изграждат почивни станции на горското стопанство „Тича“ и на служителите от Народната, Земеделската и Кооперативната банка, а също и много курортни вили. Плажната ивица е оградена с дървени морски бани.

Поморие е известен до 1944 г. изключително със своите кални бани. Въпреки проектите да се съчетаят калните с морски бази, чрез изграждането на съответна материална база, до 1944 г. те не са реализирани.

Бургас, въпреки сравнително добрата си хотелска база, многобройните си увеселителни заведения, изградените от началото на века морски бани, не се реализира като по-значителен морски курорт. Той е използван главно като транзитен център към другите черноморски градове.

На юг от Бургас единствено в Созопол, благодарение на красивото му разположение и своеобразна архитектура, се поставя началото на утвърждаването му като център на морския туризъм. Но и тук слабата му материална база, представена само от един хотел и две гостилници, задържа масовизирането на туризма. Повечето от почиващите в Созопол са дейци на културата, предимно художници от столицата.

В останалите ни морски селища, градовете Мичурин и Ахтопол, селата Приморско и Китен се разработват проекти за изграждане на материална база, но до 1944 г. те не са реализирани. Поради това има само отделни случаи на посещения от любителите на морето.[490]

Един от важните показатели за равнището на туризма в една страна или селище е броят на почиващите през отделните години. Още в годините непосредствено след Първата световна война част от по-заможните групи и слоеве от населението започва да прекарва почивката си на море. Данни за броя на почиващите има от 1923 г. Посочената по-долу таблица ни дава броя им за периода 1923–1925 г.[491]

БРОЙ НА ПОСЕТИТЕЛИТЕ

Селища	**1923 г.**	**1924 г.**	**1925 г.**
Варна	12 000	22 000	11 000
Несебър	1 000	3 000	1 000
Обзор	10	35	100
Ахтопол		15	25
Всичко	**13 100**	**25 050**	**12 125**

За останалите селища не се водят подобни статистически справки, което не ни позволява да посочим точния брой на почиващите на море. Но още от първите данни за развитието на морския туризъм след войната се вижда водещото място на Варна в този нов отрасъл на морското ни стопанство. Близо 90 % от всички почиващи са прекарали отдиха си във Варна.

От 1922 г. започва организирането на морски колонии за деца от вътрешността на страната. Инициативата е поета от БНМС и подкрепена от училищните настоятелства първоначално в София и Русе, а след това и от други градове. Началото е поставено с организирането на две морски колонии с общо 43 деца в град Варна. През 1925 г. са организирани вече 8 колонии, от които 3 са във Варна, една е в местността Свети Константин, една – в с. Галата, една – в с. Приселци, една – в с. Обзор и една – в Созопол. Общо чрез летните морски колонии почивката си са прекарали на море 620 деца. През следващите години организираният детски туризъм се разраства с откриването на нови колонии в Несебър, Поморие и Ахтопол. Освен от София и Русе детски колонии се изпращат и от Пловдив, Габрово, Плевен, Ямбол, Павликени и други. Общият им брой до края на 20-те години достига докъм 15 колонии с около 1500–2000 деца.[492]

Между двете световни войни Варна запазва позициите си на център на българския морски туризъм. След 1925 г., когато към Курортното бюро се открива статистическа информация, има по-точни и пълни сведения за броя и състава на летовниците във Варна. В две таблици се посочва числеността на почиващите с престой повече от седем дена и от кои държави са чуждестранните гости.[493]

Таблица 11

Брой на летовниците във Варна (1923–1942 г.)

Години	Българи	Чужденци	Всичко
1923	12 000	-	12 000
1924	22 000	-	22 000
1925	11 000	-	11 000
1926	12 232	212	12 444
1927	18 525	3 568	22 083
1928	19 993	9 330	29 323
1929	21 772	7 058	28 830
1930	15 611	6 272	21 883
1932	412	4 601	5 013
1933	525	4 907	5 432
1934	4 869	6 239	11 108
1935	17 575	7 305	24 880
1936	13 099	6 148	19 247
1937	12 402	5 430	17 832
1938	12 108	6 918	19 026
1939	20 374	4 251	24 265
1940	22 100	76	22 176
1941	5 342	-	5 342
1942	4 750	-	4 750

Таблица 12

Брой на летовниците по държави

Държави	1926	1928	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Чехословакия	54	1412	382	728	1528	2414	2241	1952
Румъния	52	7542	3120	1984	1881	1174	916	1506
Австрия	-	127	310	1142	1207	1275	1015	571
Германия	40	153	152	181	182	163	183	181
Унгария	40	-	132	403	673	443	499	237
Полша	-	-	119	63	169	757	851	526
Турция	-	-	201	127	98	73	104	111
Гърция	13	140	40	26	43	45	63	40
Югославия	-	-	-	-	22	57	120	104
Други	13	114	135	221	314	222	146	190
Всичко	**212**	**9330**	**4601**	**4907**	**6239**	**7305**	**6148**	**5430**

След 1942 г., поради Втората световна война, курортът е преустановен. Според статистическото бюро около 10 000 гости на Варна средногодишно не се регистрират в него. Например за 1927 г. с нерегистрираните летовници общо Варна се посещава от 38 333 души.[494] Между 1923 и 1942 г. през Варна преминават 350 000–400 000 почиващи, от които над 70 000 са чужденци.

Най-голям подем курортното дело има между 1927 до 1930 г., когато летовниците са над 20 000 средногодишно, а за 1928 г. броят им е почти 30 000. Следва рязък спад в годините на световната криза и известен подем от 1934 до 1939 г. Най-успешна за туризма след кризата е 1935 г., но и през нея регистрираните летовници са с 5 000 по-малко от 1928 г. Какви са причините за намаляването на летовниците след първоначалния туристически бум във втората половина на 20-те години? Те не са еднакви за българските и чуждите летовници и затова ще се спра на тях поотделно.

Основната причина за ограничения брой български летуващи е бедността на огромната част от населението и малобройната прослойка от по-заможни хора, които могат да си позволят почивка със семейството си. Това се потвърждава и от данните, събирани от статистическата информация, относно пола, възрастта, местоживеенето и професията на гостуващите от страната. Например през 1926 г. се регистрират 12 232 българи. Те са предимно от градовете: София – 4084, Плевен – 572, Пловдив – 496, Шумен – 565, Велико Търново – 475 и т.н. По професии се разпределят: чиновници – 1410, търговци – 1380, индустриалци – 836, учители – 520, разни (журналисти, лекари, юристи, занаятчии, селски стопани и др.) – 2049. Останалите са членовете на техните семейства: домакини – 4492 и ученици – 1767.[495] Статистическите данни за следващите години показват сходен състав.

Варна е елитен курорт за сравнително малобройна част от българското население. Поради това броят на летовниците е приблизително еднакъв, с някои спадове в годините на стопанската криза. Най-многобройната част от населението – селяните и работниците, не могат да си позволят лукса да почиват на море. Варна е скъп курорт и за голяма част от чиновничеството, което се ориентира към построяване на почивни станции в Св. Константин и другите черноморски селища. Например за почиващите в Св. Константин се посочва: „В това болшинство големият процент са дребни служащи, които, ако не им се дава безплатна квартира и крайно евтина храна, биха гледали варненските брегове по картичките.“[496]

До 1939 г. Варна е единственият ни международен курорт. Тук идват 70–80 % от чужденците, посещаващи България. Останалите са стопански дейци, членове на делегации и транзитно преминаващи.[497] Варна е привлекателно летовище предимно за представители на интелигенцията – журналисти, лекари, юристи, учители, както и дребни собственици или хора от средна ръка. Те са привлечени от природните дадености и от невисоките в сравнение с европейските стандарти цени на квартирите и храната. Първите чужди групи са от Чехословакия и до 1939 г. те са най-многочислените посетители от чужбина. Заедно с тях пристигат и внушителни по численост групи от Румъния, в огромното си мнозинство българи от Южна Добруджа. Поради ограничителната политика на румънското правителство броят им от 7542 през 1928 г. намалява до 916 за 1936 г. През 30-те години спадът на летовници от Румъния се компенсира в голяма степен с гостите от Средна Европа: 127 австрийци за 1928 г. и 1275 за 1935 г., или едно увеличение от почти 10 пъти, 40 унгарци за 1926 г. и 499 за 1936 г., 119 поляци за 1932 г. и 851 за 1936 г.

Въпреки усилията на Варненската община и обществените организации да привличат повече чужди летовници, броят им през 30-те години е приблизително на едно равнище от 5000–6000 души. До известна степен причините имат международен характер. Например световната икономическа криза нанася удар върху туризма в цяла Европа. Дори най-развитата туристическа страна Франция посреща през 1929 г. 1 910 107 летовници, а през 1933 броят им спада наполовина – 931 505 души.[498]

Отдалечеността на България и конкретно на Варна от средноевропейските страни оскъпява превоза и оттам разходите за почивка. Например австрийски турист при 14-дневен отдих по югославското крайбрежие заплаща 150 шилинга за хотел, пълен пансион и превоз. При същите условия летуването във Варна струва 178 шилинга, ако до Русе пътува с параход II класа, и 297 шилинга, ако е в I класа.[499] Затова австрийските туристи предпочитат да отидат на море в Югославия или Италия. Според данни на българската легация във Виена до 12.06.1934 г. тя е издала 70 визи за Варна, докато за Югославия и Италия са дадени по 8000 визи.[500] Нееднократно Варненската община апелира към българските правителства за въвеждането на специални жп тарифи поне от Русе до Варна. Посочва се, че подобна практика се въвежда от румънската държава за пътуващите туристи от Виена и Прага. Общината получава само обещания от правителствата, без да се променя стойността на жп превозите.[501]

Друга причина, която оказва влияние върху летовищното дело, е съотношението на лева към чуждите валути. Евентуално вдигане на курса на лева автоматично оскъпява почивката спрямо австрийския шилинг и чешката крона и жителите на тези страни летуват в Югославия и Италия, където преференциите, давани на туристи, са 35%. Такива преференции не се дават в България до Втората световна война.[502]

Политическата несигурност в Европа през втората половина на 30-те години, аншлусът на Австрия, окупацията на Чехословакия също влияят негативно върху развитието на международния туризъм у нас.

Главните причини за задържането на туризма са вътрешни. Както посочих вече, мизерната обстановка на повечето хотели, ресторанти и квартири, слабата квалификация и грубостта на персонала създават дисонанс между рекламата и действителността, с която се сблъскват чуждите туристи. Към това трябва да прибавим спекулациите с цените на квартирите, продуктите и услугите лятно време, липсата на достатъчно и разнообразни развлечения, спирането на водата, шума. Стоян Киселков, който обобщава впечатленията на полските туристи, пише: „Най-приятната част на Варна около градината през лятото е цял панаир. Музиката по ресторантите със зурните и тъпаните просто оглушава. Варна не е курорт за почивка, а за разстройване на нервите“. Чешка летовничка се оплаква

(1937 г.): „Вечер от всички страни крещи музика, която се слива в една какафония и не позволява на човек до полунощ да затвори очи“.[503] Полицейските и митническите формалности, ниската култура на някои чиновници също шокират чужденците. Вацслав Йелен от Прага е възмутен (1937 г.) от: „... обноските на най-нисшата бюрокрация, която не вижда в чужденеца гост, който донася пари, но един обект, на който иска да покаже, че има власт да му прави пречки. Къде другаде трябва да се попълват пет квартирни листа и толкова много формуляри и се хаби толкова хартия“, а инж. Станислав Длабал от Острова допълва: „Много неприятно впечатление ми направиха обноските на някои чиновници от курортното бюро, които обезпокояваха мене и дъщеря ми да им продадем копринени дрехи и чорапи.“[504]

Курортното бюро със съдействието на Общината предприема някои мерки, за да се подобри обслужването. Общински комисии затварят най-нехигиеничните хотели, категоризират квартирите, нормират цените на хранителните продукти през лятото. За келнерите и други лица, заети в туризма, се уреждат курсове за изучаване на чужди езици, предимно немски.[505]

Многократните апели на Общината и на различните организации да не се гледа на курорта като на нещо временно, а да се работи постоянно за издигане авторитета на Варна като национално и международно летовище, не намират отзвук. Сред варненските хотелиери, наемодатели, продавачи, келнери, курортни агенти и други се формира нагласата, че трябва да се гони максималната изгода за сезона, без да се мисли за бъдещето на летовищното дело. Усилията на Варненската община се провалят до голяма степен от ниската култура на част от варненци, заети в обслужването. В резултат на това Варна успява да привлече нищожна част от туристите на Чехословакия, Австрия, Унгария и Полша. От 300 000 летуващи от тези страни годишно у нас идват 3000 до 4000 души (малко над 1%).[506]

И след Първата световна война не се използват възможностите за привличането на чужди туристически фирми, въпреки че не липсват предложения. През 1923 г. кметът

Господин Ангелов (Ангелсон) предлага да се даде на чужди фирми построяването на морски бани, модерен хотел и казино.[507]

През 1928 г., когато се обсъждат възможностите, за да се построи хотел с казино, чужда фирма иска концесия за неговата експлоатация, като предлага да подсигури 59 000 000 лева, половината от необходимата сума. Предложението е отхвърлено и съветниците гласуват 8 000 000 лева, с които се построява ресторант „Морско казино“.[508]

При посещението си във Варна през 1931 г. кметът на френския морски курорт Буйон сюр Мер се придружава от предприемач, който предлага да построи хотел с казино в Морската градина, ако Общината му даде концесия.[509] И това предложение не се приема.

Все по-ясно става, че Общината няма средства за издигането на Варна като модерно летовище. Държавата не проявява никакъв интерес, частните фирми, разполагащи с необходимите капитали – също. Рязкото намаление на броя на почиващите в годините на световната криза, критичните оценки на чуждите летовници относно българските хотели и ресторанти довеждат до преоценка в отношението на общинските съветници към чуждите инвестиции. През 1935 г. за първи път се обявява конкурс за построяването на модерен хотел във втората част на Морската градина, в който се поканват да вземат участие чужди фирми. Конкурсът е спечелен от чехословашките граждани Йозеф и Олга Винер от Прага. Те се задължават да построят хотел с 250 стаи, казино за хазартни игри, игрище за тенис, парк с увеселителни места. Постройката е трябвало да се завърши до 30.09.1939 г. Общината им предоставя концесия за експлоатация на обектите в срок от 30 години.[510] Вероятно политическата обстановка в Европа и по-специално окупацията на Чехословакия от Германия попречва да се осъществи този проект. Всички възможности да се построят модерни хотели и ресторанти се пропиляват поради местния патриотизъм на варненските общинари.

В останалите ни черноморски селища морският туризъм е все още в зародишно състояние. Единствено Несебър посреща между 2000 и 3000 български туристи годишно. Те го посещават, за да разгледат неговите архитектурни забележителности и красива природа, а не да прекарат почивката си там. Обзор в края на 20-те и началото на 30-те години приема на почивка в станциите и частните домове до около 1000 човека годишно. Другите морски селища на юг от Варна са посещавани с цел морска почивка съвсем инцидентно.[511]

Въпреки посочените недостатъци летовищното дело се оказва доходоносен отрасъл за Общината и града. Според Курортното бюро между 1927 и 1942 г. Общината получава от наемите за Морските бани, Казиното, Свети Константин и други летовищни дейности общ приход 56 333 727 лева и чиста печалба 25 516 957 лева.[512] Приходът на заетите в тази дейност варненци се изчислява между 70 и 100 000 000 лева, а от чуждите летовници – от 20 до 30 000 000 лева. За периода 1927–1937 г. се получават 700–800 000 000 лева, като за някои години летовището донася над 100 000 000 лева.[513] При население на града от около 70 000 жители средногодишните приходи на човек са между 1000 и 1200 лева, един висок за времето си показател.

За България доходи от международния туризъм се получават само от Варна. В различните години те се движат между 20 и 35 000 000 лева. Тези суми са твърде скромни в сравнение с приходите на развитите туристически страни в Европа. Например през 1927 г. от международен туризъм се реализират следните приходи: Франция – 49 милиарда лева, Италия – 20 милиарда лева, Швейцария – 13–14 милиарда лева, а в съседните ни страни съответно: Румъния – 900 милиона лева, Гърция – 500 милиона лева, Турция – 350 милиона лева.[514]

По-точна представа, какво е значението на международния туризъм за икономиката на една страна, може да се добие, когато се сравнят приходите от него на човек от населението. За 1927 г. те са: Швейцария – 2850 лева, Франция – 1200 лева, Италия – 400 лева, Гърция – 90 лева, Румъния – 50 лева, Турция – 30 лева, България – 6 лева.[515] От цитираните данни се вижда, че международният туризъм има твърде скромно значение за народното ни стопанство. Съвсем различно е положението с Варна, където от международния туризъм се получава около 400 лева на човек средногодишно. По такъв начин варненци се приближават по този показател до италианците.

В периода след Освобождението до 1945 г., благодарение на усилията на Варненската община, Варна се утвърждава като единствения ни български и международен морски курорт. Доходите от туризма изпреварват по размер тези, които се получават отделно от пристанището, от корабоплаването, от риболова, и заемат водещо място сред различните морски дейности, които се упражняват от варненци. С приходите от курорта Общината осъществява една значителна благоустройствена програма между двете световни войни. През летния сезон летовищното дело осигурява работа и доходи на няколко хиляди варненски граждани. За част от тях, при хроническата безработица във Варна след Първата световна война, те са единственото средство за препитание.

§. 4. Български изобретения за използване енергията на морските вълни и приливи.

Възможността за алтернативни източници на енергия винаги е вълнувала изобретателите. Един от потенциалните източници е енергията на морските вълни, приливи и отливи. Още през далечната 1779 г. във Франция е патентовано първото вълноенергетично устройство. До наши дни има патентовани около 20 000 подобни устройства.

От началото на двадесети век започва да се отделя все по-сериозно внимание на проучванията относно възможностите да се използва енергията на морските вълни и приливи и в нашата страна. Любопитно като факт е, че въпреки общата техническа изостаналост на България и относително слабото развитие на морското стопанство в редиците на първите изследователи на енергийните възможности на моретата са и някои български изобретатели.

Първият български изобретател, проектирал специален мотор за овладяването на морската енергия, е Михаил Зидаров. Той започва проучванията върху създаването на двигателя още от 1904 г. През август 1906 г. изобретателят е във Варна, където провежда изпитания на мотора. През октомври 1906 г. Варненският окръжен съвет разглежда молбата му за помощ за довършване на апарата, с който ще направи опит на варненския вълнолом. Окръжния съвет отпуска 2 000 лв. за направа на вълномотора. На 14 юни 1909 г. комисия в София разглежда последния му модел на вълномотор и го оценява като сполучлив. През 1911 г. той депозира проектната си документация във Виена. Две години по-късно проектът му е признат за изобретение и патентован под № 59 872 и № 49 859 във Виена. Неговият мотор при мощност 100 к.с. ще струва около 800 000 лева. Високата стойност на двигателя не позволява на този етап практическото му използване.[516]

След Първата световна война сливенският гражданин Атанас Воденичаров разработва няколко типа мотори, работещи на принципа на използването на енергията на морските вълни. Моторът се приспособява към специално скеле и плаващи елементи, които предават енергията на настъпващите и отстъпващите вълни. Изобретението е патентовано в развитите морски държави.

От началото на 20-те години в Сливен се организира синдикат „Ураган“, с клонове във Варна и София, който си поставя за цел експлоатацията на изобретението. През 1925 г. започва строежът на скелето на бъдещата морска електростанция в местността Свети Константин в близост до Държавния детски морски санаториум. В завършен вид тази първа българска морска електростанция трябва да има мощност 1000 к.с., а стойността на произвежданата електроенергия трябва да е от 2 до 5 пъти по-евтина от тази, добивана от водните електроцентрали. В строежа на скелето се влагат 1 200 хиляди лв., но с това се изчерпват финансовите възможности на синдиката. Поради липса на собствени средства и кредити от страна на банките или държавата, строителството не е завършено и този експеримент не се провежда. Вълномоторът предизвиква интерес у нас и зад граница. Признат е за изобретение от България, Великобритания, САЩ, Франция, Италия и други страни. Френското академично дружество приема Воденичаров за почетен член.[517]

Друг известен изследовател е Стефан Димитров Касабов, учител от Омуртаг. Той емигрира през 1924 г. във Франция. Там написва труд за ползване енергията на морските вълни.[518]

През 1931 г. Тома Чупанов и Петър Минков от София получават български патент № 2231 за направения от тях вълномотор.[519]

Пак през същата година карловският учител Симеон Чуков получава патент за изработения от него вълномотор.[520]

Тези български изобретения, поради липса на средства или други причини, не успяват да намерят практическо приложение. Все пак те показват, че българското население не се задоволява само с упражняването на традиционните отрасли като риболов, солодобив и други, а се търсят пътища и за развитието на нови отрасли на морското ни стопанство. Такива отрасли, които биха наредили България сред водещите морски държави в света.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

След Освобождението от османско владичество младата българска държава наследява една твърде слаба и изостанала материална база на морското ни стопанство. При това сред малобройното българско население по черноморското ни крайбрежие почти липсват традиции в упражняването на различните морски професии.

До началото на XX век в резултат на емиграцията на значителна част от инородното население и масовото заселване на българи от вътрешността на страната в черноморските ни селища те вече представляват основната част от местното население. Българското население поема в свои ръце не само политическото и административното ръководство, но и стопанското развитие на този район. Същевременно, заселвайки се в черноморските ни селища, българското население предпочита да упражнява старите си професии на занаятчии, търговци, работници, формира новата интелигенция. Към непознатите за него морски професии то не проявява необходимия интерес. Нещо повече, немалка част от българското население все още гледа с предубеждение на професиите на моряци, рибари, пристанищни работници и други. Благодарение на активната намеса на държавата се изграждат първите удобни морски пристанища във Варна и Бургас и се полага началото на съвременното българско корабоплаване в лицето на БТПД. До Балканските войни българското участие в пристанищното дело, корабоплаването, риболова, лодкарството и солодобива е все още твърде ограничено.

Така периода след Освобождението до Балканските войни можем да охарактеризираме като период на първоначално изграждане на нашето морско стопанство. Най-важна роля в тези негови първи стъпки изиграва държавата, докато участието на частния капитал и въобще на българското население се свежда само до отделни изолирани инициативи, най-съществената от които е изграждането на БТПД.

След Първата световна война България загубва Беломорието и Южна Добруджа, което намалява значително морския й излаз и ограничава възможностите ѝ за воденето на по-активна и мащабна морска политика. От друга страна, тези тежки загуби довеждат до положителна промяна във вижданията и оценките сред българските правителства и обществеността относно значението на морския излаз, морската политика и морското стопанство за ускореното развитие на стопанството на страната. Израз на тези промени в мисленето на значителна част от българската общественост и от политическите дейци е активизирането на морската политика на правителствата на България в периода между 1918 и 1944 г.

Тези нови положителни виждания намират отражение в стопанската политика на Земеделското правителство. Неговият министър-председател е и водач на мирните преговори в Ньой, Франция. Александър Стамболийски болезнено изживява загубата на беломорския ни излаз. Нещо повече, на конференцията той отбива атаките на гръцката делегация за предоставяне статут на автономност и на останалия в български граници Черноморски регион. Разбирайки необходимостта от активна подкрепа от страна на държавата на морските ни отрасли за ускоряване тяхното развитие и приобщаване на българското население към морските професии, той не си прави илюзии за сложността и продължителността на този процес. Неговото изказване пред Народното събрание: „...Българинът малко се жалва, защото е сухоземно животно, не е морско животно като гърка. Дай на българина парче земя и той си изкарва прехраната, но гъркът иска от търговия да печели.“[521], ясно показва, че той не си прави илюзии, че в кратък срок може да се осъществи прелом в развитието на морското ни стопанство. Затова той се стреми да създаде цялостна регламентация на морското ни стопанство чрез приемането на система от закони и правилници, които да поощряват неговото развитие.

През 1921 г. е приет Законът за черноморските ни пристанища. В него се предвижда разширението на пристанищата във Варна и Бургас и строеж на пристанища в повечето от по-малките ни крайморски селища.

Същата година е подновен договорът с БТПД. Според новия договор на дружеството се предоставят значителни привилегии, както и гаранции от страна на държавата за бъдещото му развитие.

През 1921 г. е обсъден и в началото на 1922 г. е публикуван и новият закон за рибарството. В него се прокарват редица клаузи, стимулиращи морския риболов в открито море.

До 1923 г. са приети и някои второстепенни законодателни и административни разпоредби. По-известните са: Правилник за дейността на Рибарското училище, създадено във Варна през 1919 г., Указ за обявяването на Варна като първи български морски курорт, Правилник за тарифите при ползване на плавателните съдове в района на пристанищата и други.

В тези закони и наредби намират отражение разбиранията на БЗНС и неговия ръководител Александър Стамболийски за водещата роля на държавата и поощряване дейноста на дребните собственици и техните организации в стопанския живот на страната. Всички морски пристанища, построени или предвидени да бъдат изградени за в бъдеще, се обявяват за държавна собственост. Привилегиите, които се предоставят на лицата или организациите, упражняващи морски професии, са адресирани главно към еднoличните стопанства и създаващите се трудови кооперации. Тази тенденция е особено ясно подчертана в рибарския закон.

Понякога опитът да се ограничат печалбите на едрия частен капитал води до обратните резултати. Така например при фиксиране горната граница на получавания дивидент от акционерите на БТПД се посочва сумата 48 лева (12% от стойността на акцията). Като се има предвид повече от 30-кратното обезценяване на лева след войните, изплащаният дивидент има символичен характер. Това довежда до загубата на интерес при дребните акционери, които през 20-те години ликвидират участието си в дружеството. По-крупните акционери получават високи печалби чрез участието си в Управителния съвет на дружеството, което води към постепенна концентрация на акциите, която завършва към 1934 г. със събирането им в ръцете на Асен Николов.

Независимо от някои грешки и слабости политиката на БЗНС създава благоприятни условия за развитието на морското ни стопанство между двете световни войни.

Следващите два сговористки кабинета – на Ал. Цанков (1923–1925 г.) и А. Ляпчев (1926–1931 г.), водят значително по-ограничена политика по отношение морското ни стопанство. Тя се свежда предимно до изменение на някои закони и наредби, приети при управлението на БЗНС. Това е особено характерно за пристанищното дело. През 1927 г. е отменено действието на Закона за морските пристанища и преустановено разширението на Варненското пристанище. Земята, предоставена на пристанищните управления, е върната на старите им собственици. До известна степен тази стъпка се обяснява и оправдава с незадоволителното състояние на външната търговия на страната, която през целия изследван период е на по-ниско равнище, отколкото до Балканските войни. С оглед перспективите на морското ни стопанство, подобен акт води до неговото задържане.

Голяма мудност проявяват двете правителства и около приемането на Закон за корабоплаването. Първият вариант на закона е внесен за обсъждане в Народното събрание през декември 1925 г. След дългогодишни спорове и протакане законът е приет едва през 1931 г. При това той само регламентира дейността на търговското ни корабоплаване, без да се включват никакви привилегии, които да стимулират неговото развитие.

За разлика от БЗНС, стопанската политика на правителствата на Демократическия сговор е изцяло подчинена на интересите на едрия частен капитал. Някои инициативи на правителството пряко касаят и развитието на морското ни стопанство.

Най-известна е така наречената „свинска концесия“, според която на англо-българска фирма е предоставено монополното право за износ на свинско месо за Англия. На фирмата се предоставя правото на самостоятелно пристанищно строителство във Варна и Бургас, с което се нарушава законът за пристанищата на БЗНС за държавния монопол при строежа и експлоатацията на пристанищата. Правителството гарантира поддържането на специална корабна линия между България и Англия. Тя ще се поддържа от четири кораба с тонаж от по 2000 тона. Презморските транспорти на дружеството се освобождават от всички видове данъци и такси. Такива отстъпки не се правят дори на БТПД, в което държавата участва като съсобственик. Ако нямат достатъчно товари в двете посоки, ще поемат част от превозите, осъществявани от БТПД. Вследствие на масовите протести на дейци от всички партии и българската общественост договорът между държавата и фирмата не се прилага.

Сходна ситуация се създава и в рибарството. Предоставената през 1925 г. концесия на частно риболовно дружество заплашва интересите на хилядите професионални рибари в Черно море. Вследствие на техните протести до Народното събрание и правителството концесията е отменена.

Независимо че от 1925 г. България навлиза в период на икономическа стабилизация, резултатите, постигнати в различните морски отрасли до кризата от 1929 г., са твърде скромни. БТПД вследствие бракуването на износените си плавателни съдове към 1929 г. остава само с 4 плавателни съда – с два по-малко, отколкото до войните. Поради ограничените кредити, отпускани от държавата, материалната база на пристанищната работилница във Варна е в по-тежко състояние, отколкото до войните.

По-значителен успех на морската политика на правителството на А. Ляпчев е създаването на АД „Кораловаг". То е най-крупното предприятие в страната за строеж и ремонт на транспортни средства. Над 80% от неговия капитал е притежание на германски и чешки фирми. Като цяло резултатите, постигнати в развитието на морското ни стопанство при управлението на Демократическия сговор, не изпъкват на фона на общата стабилизация на народното стопанство.

Политиката на Народния блок (1931–1934 г.) е сравнително най-скромна по достигнатите резултати в морското ни стопанство за целия изследван период. Противоречията между партиите относно насоките на стопанската ни политика, тежкото финансово състояние на държавата вследствие световната икономическа криза задържат и развитието на морското ни стопанство. Единственият по-значителен успех е извършената реконструкция на Варненската пристанищна работилница, която се налага като водещо предприятие в отрасъла.

След 19-майския преврат от 1934 г. настъпват значителни промени в стопанската политика на държавата, респективно и в морската ѝ политика. Правителството на „Звено“ е привърженик на идеята за активна намеса от страна на държавата в стопанския живот на страната и дори за етатизирането на някои отрасли на народното ни стопанство. В правителството и ръководството на Главна дирекция на железниците и пристанищата се привличат предимно привърженици на ускореното развитие на морското стопанство под егидата на държавата. Въпреки честите промени на кабинетите и при правителствата на П. Златев, А. Тошев, Г. Кьосеиванов те прокарват редица мероприятия, целящи постигането на подем в морските ни отрасли.

През 1935 г. Г. Славянов, началник на отдел „Корабоплаване“, подготвя проектозакон за поощряване на морското ни корабоплаване. В него се предвиждат големи данъчни, митнически и други облекчения за всички корабоплавателни фирми в страната. За подпомагането на корабоплаването се предвижда и създаването на специален фонд в размер на 10 милиона лева за предоставяне кредити на дружествата в отрасъла. Въпреки очевидната необходимост от такъв закон той не се приема до 1944 г.

Също така се предприемат конкретни действия, насочени към частична или дори пълна етатизация на БТПД. Споровете около този проект в Народното събрание продължават до 1940 г., когато поради военната обстановка се запазва съществуващото положение.

През 1935 г., също по инициатива на Г. Славянов, към отдел „Корабоплаване“ е създадена нова служба „Морско крайбрежно плаване“ и „Българско речно плаване“. Чрез тях държавата поема обслужването на част от превозите между черноморските ни пристанища и тези по р. Дунав.

В пристанищната работилница във Варна за първи път в България се усвоява строителството на самоходни плавателни съдове с железен корпус. Впоследствие работилницата преминава под прякото ръководство на отдел „Корабоплаване“.

За подпомагане развитието на морския риболов са приети допълнения към Закона за рибарството, съдържащи някои данъчни облекчения за професионалните рибари в страната.

В резултат на политиката на държавата периодът между 1934–1940 г. е най-динамичният в развитието на морското ни стопанство за целия изследван период.

В годините на Втората световна война правителствата на Б. Филов, Д. Божилов и И. Багрянов водят политика на все по-пълно подчиняване морското ни стопанство на интересите на Германия, морските ни пристанища във Варна и Бургас, плавателният парк на БТПД, големите корабостроителни предприятия във Варна – Държавната корабостроителница и „Кораловаг“, са предоставени за обслужване на нуждите на германската армия и флота в Черно и Средиземно море. Вследствие на военните действия всички по-големи и модерни български кораби са потопени. Почти напълно замира курортното дело. Затруднения изпитва и риболовът, който е набрал значителна инерция в развитието си през довоенния период.

От друга страна, привилегиите, предоставени на корабостроенето, значителните капитали, които се насочват за неговото развитие, довеждат до неговия разцвет. Този отрасъл на морското ни стопанство се превръща във водещ за град Варна.

Държавната политика се подкрепя от Общинските съвети в крайморските ни селища. Тяхната дейност се изразява главно в полагането на грижи за развитието на пристанищата и курортното дело. Особено активна в това отношение е Варненската община. През 20-те и 30-те години тя търси различни пътища за съживяването на варненското пристанище, като промяна на жп тарифите в полза на превозите до Варна, създаването на свободна зона и т.н. Активна е нейната намеса в изграждане на материалната база, организирането и пропагандирането на курортното дело в града. Благодарение на нейната дейност през периода между двете световни войни Варна се утвърждава като най-голям и единствен международен български курорт. Аналогична дейност, макар и в не същата степен и съответно с по-скромни резултати, развиват Общините и на другите ни морски селища.

През 20-те години се организират и редица обществени и професионални организации, които имат отношение към проблемите на морското ни стопанство. Водещо място между тях има Българският народен морски сговор (БНМС), който е и първата подобна организация на Балканския полуостров. В своето списание „Морски сговор“ той пропагандира идеята за превръщането на България в развита морска държава, търсят се най-удачните пътища за нашата страна, критикува се недостатъчната активност на държавата в тази област. След 1934 г., когато някои от нейните членове заемат отговорни постове в управата на специализираните държавни ведомства, занимаващи се с ръководството на морското ни стопанство, те спомагат за реализирането на някои от пропагандираните от тях идеи. Така например се вземат решения за създаване на държавна служба „Морско крайбрежно плаване“ и за превръщане на варненската пристанищна работилница в корабостроително предприятие.

Останалите обществени и професионални организации имат по-ограничена роля за развитието на морското стопанство. Най-многоброен сред тях е Рибарският съюз, който в отделни години достига до 12–13 000 членове и издава свое списание. Други организации са съюзите на българските моряци, на пристанищните работници, на българските корабособственици и други.

През 20-те и 30-те години е изградена цяла система от обществени и професионални организации, в които участват няколко десетки хиляди членове. Повечето от тях имат и свои печатни органи. Чрез своята дейност и пропаганда те оказват влияние върху специализираните държавни органи и Общинските съвети за ускоряване развитието на морското стопанство и според възможностите си пряко го подпомагат в различните му дейности.

Друг фактор, спомагащ за ускоряване развитието на морското ни стопанство, са демографските промени в крайморския ни регион. В черноморските селища прииждат десетки хиляди емигранти от загубените територии. Това довежда до окончателното побългаряване на този район. Същевременно тази нова вълна от заселници се установява при влошена стопанска конюнктура, когато възможностите да намерят трудова реализация в традиционно упражняваните от тях професии са твърде ограничени. Това принуждава част от тях да се насочат към усвояването на нови и непривични за населението от вътрешността на страната морски професии. Сред заселилото се до войните българско население също настъпват значителни изменения в отношението им към морето и свързаните с него дейности. Младото поколение, родено и израснало край морето, вече го възприема като източник на блага и възможност за професионална реализация. Така след Първата световна война се формира положително отношение и готовност сред значителна част от черноморското ни население да упражнява морски професии.

Към демографските фактори, благоприятстващи стабилизирането на морското ни стопанство, трябва да отнесем и заселването в черноморските ни селища на неколкостотин емигранти от Русия. Много от тях са със завършено средно или висше морско образование и значителен практически опит в различните морски дейности. Те спомагат за подготовката на кадри и за развитието на частното и кооперативното корабоплаване, корабостроене и риболов.

За развитието на някои отрасли на морското стопанство известна роля играе и чуждият капитал чрез организирането на няколко предприятия. Най-значителното му участие е в корабостроенето и кораборемонта чрез българо-германско-чешкото АД „Кораловаг“ и АД „Нептун“, създадени предимно с германски капитали. Към солодобива се насочва швейцарският капитал, който изгражда АД „Гларус“. Дружеството спомага за въвеждането на нова по-продуктивна техника в солодобива. И трите предприятия, създадени с чужди капитали, са сред най-добре технически оборудваните в морското ни стопанство. Голям интерес чуждият капитал проявява към курортното дело. От руски, немски и френски фирми се отправят няколко предложения към Варненската община за предоставянето на концесии, за създаването и експлоатацията на почивни комплекси в града. Варненската община отказва да приеме тези предложения, разчитайки главно на собствените си сили и на проявения на интерес от страна на българския капитал.

Към факторите, възпиращи или по-скоро задържащи ускореното развитие на морското ни стопанство, на първо място трябва да посочим общата икономическа изостаналост на страната. То не може да изпревари значително нивото на развитие на народното ни стопанство в периода между двете световни войни. Недостатъчната механизация и използването на предимно ръчен труд, малкият и недостатъчен брой на квалифицираните кадри са все последствия от общата изостаналост и бедност на страната.

Характерна за морското стопанство слабост е и липсата на традиции сред българското население в упражняването на различни морски професии. Непознаването на този род дейности, рисковете, които се крият в организирането им, невисоките печалби, които се извличат в сравнение с други отрасли като търговия, индустрия, занаяти и други, възпират инициативата на едрия частен капитал. След Освобождението до 1944 г. частният капитал участва единствено в създаването на БТПД. Причината за това негово участие е държавната субсидия, която му гарантира ежегодна печалба и го предпазва от рискове и загуби. Едва в годините на Втората световна война, благодарение на евтините държавни кредити за развитието на корабостроенето и корабоплаването, се създават няколко частни корабостроителни и корабоплавателни дружества.

В резултат на положителните промени в морската политика на българското правителство настъпват съществени изменения в равнището на материалната база, броя и квалификацията на ангажираната работна ръка, както и в обема на реализираните приходи. Към тези отрасли се насочват значителни капиталовложения, общата сума на които надхвърля един милиард лева. Благодарение на тези значителни за мащабите на България капитали значително се разширява модернизираната материална база на различните морски отрасли. Това довежда до бързо нарастване броя на заетите работници и специалисти. След Първата световна война във всичките отрасли на морското ни стопанство са ангажирани близо 4000 човека, като огромната част са заети в пристанищата. Към 1939 г., благодарение на динамичното развитие на всички морски отрасли, броят на упражняващите морски професии вече достига до 7000–8000 човека. В годините на Втората световна война, въпреки че почти се преустановява курортното дело и се ограничава дейността на корабоплаването и пристанищата, отново се отбелязва известен ръст на работната ръка до 8000–9000 човека. Това увеличение се дължи изключително на високите темпове на развитие на корабостроенето, което в този военен период се утвърждава като водещ морски отрасъл по отношение заетостта на работната ръка и обема на произвежданата продукция.

С подобни темпове се увеличава и в стойностно отношение произвежданата продукция. След Първата световна война в морското стопанство се създава продукция и се реализират приходи от услуги на обща стойност около 100 милиона лева. Към 1939 г. обемът на реализираните приходи достига до 260–280 милиона лева, в годините на войната – вече до 450–500 милиона лева.

За различните отрасли имаме следното участие на различните видове сектори според собствеността. На първо място са пристанищата – със 100% държавно участие. В корабоплаването БТПД има 34% държавно и 66% участие на частния капитал. Останалите – предимно еднокорабни предприятия, които притежават около 10% от тонажа, са собственост на неголеми частни и кооперативни дружества. В корабостроенето и кораборемонта – 50% държавно участие, около 40% чужди капитали и около 10% частни и кооперативни дружества. В солодобива – около 50% е участието на чужди капитали и около 50% – участието на Поморийската кооперация. В риболова около 60% от капитала принадлежи на дребните собственици и около 40% е участието на кооперациите. В курортното дело трудно може да се направи подобна оценка, но и там основната част от заетите в неговото обслужване представляват неголеми частни заведения. Така в развитието на морското стопанство водещи позиции има държавният сектор, следван от дребностоковия, кооперативния, с използването на чужди капитали, и на последно място е местният едър частен капитал.

През изследвания период се забелязва и задълбочаването на специализацията на отделните морски селища в различните морски дейности. Най-големият ни морски град Варна се утвърждава като водещ център на корабостроенето, корабоплаването, курортното дело. На второ място е по отношение на пристанищното дело и рибарството. В тези отрасли са заети около 4000–5000 човека, което представлява около 15–20% от активното население на града. Бургас се налага като най-големия ни пристанищен център и във връзка с това – като един от най-големите ни търговски центрове. Още от края на 20-те години той се налага и като най-голям български рибарски център, измествайки Созопол. Другите отрасли като корабоплаване, корабостроене и курортно дело са все още твърде слабо развити в този втори наш морски град. Участието на останалите градове е по-слабо – Поморие си запазва позициите на водещ център в областта на солодобива, Созопол се налага като най-голям български риболовен център, Несебър е с добре развит риболов и курортно дело, Царево е град с развит строеж на дървени съдове и пристанищен център на Странджанския район, Ахтопол е предимно риболовно средище.

В морското ни стопанство са ангажирани около 15–20% от активното население и се реализира приблизително същата част от националния доход в черноморските ни селища. Освен това благодарение на морското стопанство в черноморските ни селища се създават редица нови предприятия, пряко свързани с неговото обслужване. Значителна роля морското ни стопанство играе и в националната ни икономика, особено по отношение външната ни търговия, приходите в чужда валута и т.н.

След Първата световна война, вследствие на демографските промени, настъпили по Черноморското ни крайбрежие, всички тези успехи на морското ни стопанство се дължат изключително на българското население в този район. Само за няколко десетилетия българите по крайбрежието успешно овладяват новите за тях професии на рибари, моряци и корабостроители.

Въпреки че България е все още далеч от развитите морски държави по равнището на морското си стопанство, можем да приемем, че през изследвания период се полагат неговите основи. Без всичко това трудно можем да си представим високите темпове, постигнати в развитието на морското ни стопанство през социалистическия период.

БЕЛЕЖКИ

[1] Основи на марксистката философия. С., 1985, с. 301–302.

[2] Пак там.

[3] ЦДИА, ф. 157.

[4] ДА–Варна, ф. 229К, 230К.

[5] Пак там, ф. 33К, 34К.

[6] ДА–Варна, ф. 3К.

[7] Пак там, ф. 11К, ф. 10К, ф. 12К, ф. 16К, ф. 112К, ф. 72К, ф. 162К.

[8] ДА–Бургас, ф. 37К, ф. 174, ф. 175, ф. 133К.

[9] Пак там, ф. 68К, 77К, 191К, 193К, 619К, 192К, ДА–Варна, ф. 112К, ф. 196К, ф. 195К.

[10] ДА–Бургас, ф. 48К, 49К, 31К, 50К.

[11] ***В. Вълканов.*** Цит.съч. – ИДА, 38, 44, 45, 1979, 1982, 1983, с. 107–118, с. 35–49, с. 75–88; ***Л. Букарева.*** Водният транспорт на България след Освобождението до 9.IX.1944 г. – ИДА, 41, с. 199–215; ***К. Вълков***. Документи за корабостроенето и кораборемонта във Варна 1895–1944. – ИДА, 22, 1971–1972, с. 235–247; ***Т. Апостолова***. Документи за корабостроенето в Бургаски окръг 1931–1947. – ИДА, 26, 1976, с. 211–215; ***Б. Дряновски, Л. Петкова.*** Развитието на водния транспорт в България 1878–1947 г. – каталог на документи. Варна, 1983; ***Е. Стоилов***. Риболовът в Бургаски окръг до 9.IX.1944 г. – каталог на документи. Бургас, 1975, с. 5.

[12] ***Г. Свраков,*** Цит.съч, с. 26.

[13] Държавен вестник, 8, 21.I.1889.

[14] ***П. Търновски.*** Водните пътища и пристаница. С., 1938, с. 32.

[15] Пак там, с. 33–34.

[16] Известия на бургаската търговско-индустриална камара, 4, 23.V.1923.

[17] Морска библиотека, II, 3, 1922, с. 75; Държавен вестник, 218, 26.XII.1921.

[18] Морски сговор, III, 1, 1926, с. 15. Държавен вестник, 88, 5.VI.1925.

[19] ***Н. Ганчев.*** Пристанищното дело у нас от Освобождението до днес. С., 1938, с. 14–15.

[20] Пак там; ДА–Варна, ф. 229К, оп. 1, а.е. 17, а.е. 18, а.е. 19; ***П. Търновски.*** Водните пътища и пристаница. С., 1938, с. 33–34.

[21] ***Цв. Цветков, Л. Попов.*** Цит съч., с. 18.

[22] ***Цв. Цветков, Л. Попов***. Цит. съч., с. 18.

[23] ЦДИА, ф. 157, оп. 6, а.е. 94, л. 158.

[24] Пак там; Морски сговор, II, 5, 1925, с. 3.

[25] ***Н.Генчев***. Цит. съч., с. 14.

[26] Морски сговор, XIV, 7, 1937, с. 1.

[27] ***П. Търновски***. Водните пътища и пристаница. С., 1938, с. 34.

[28] Пак там.

[29] Морски сговор, XVII, 8, 1940, с. 141–144.

[30] ***Г. Генов.*** Излазът на България на Бяло море, резюме на реферат. – Морски сговор, VII, 10, 1931, с. 4–5; ***К. Скутунов.*** Икономическото значение на търговските пристанища и свободните зони в тях. – Известия на Дирекция на железниците и пристанищата, II, 1929, с. 73–77; Сб. Излаз на България на Бяло море. С., 1931, с. 74.

[31] Морски сговор, III, 3, 1926, с. 17.

[32] ***Цв. Алексиева, М. Ганев.*** Цит. съч., с. 150–152; Морски сговор, XIII, 7, 1936, с. 1–2.

[33] Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 6, 3.IV.1926.

[34] ***Г. Своаков.*** Цит. съч., с. 3–4.

[35] Пак там, с. 23.

[36] Пак там.

[37] ***Г. Своаков.*** Цит. съч., с. 7; Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 16, 7.V.1922.

[38] ***Г. Своаков.*** Цит. съч., с. 20–23.

[39] Морски сговор, III, 1, 1926, с. 3.

[40] ***Г. Своаков.*** Цит. съч., с. 39.

[41] Морски сговор, X, 6, 1933, с. 5–6.

[42] ***Н. Дойчинов.*** Цит съч., с. 21.

[43] Пак там, с. 30.

[44] Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 46, 3.VII.1930; 43, 5.VIII.1933.

[45] ***Н. Найденов.*** Нашето корабоплаване и корабостроене. С., 1945, с. 19–28.

[46] ЦДИА, ф. 157, оп. 6, а.е. 94, с. 170; Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 14, 23.VI.1934; Статистически годишник на Царство България, т. XXI–XXII, 1929–1930, с. 315; Морски сговор, № 5, 1934, с. 4–6.

[47] ***Цв. Алексиева, М. Ганев.*** Цит. съч., с. 21.

[48] Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 6, 7.III.1922; ЦДИА, ф. 157, оп. 6, а.е. 98, л. 160–170; Статистически годишник на Царство България, т. XXI–XXII, 1929-1930, с. 315.

[49] Морски сговор, XII, С., 1935, с. 6.

[50] ***Н. Найденов.*** Животът на Варненското пристанище в миналото и възгледи за неговото бъдещо развитие. – Сп. За морска търговия, морски превози и борсово дело. В., 1940, кн. 1–2, с. 15–29.

[51] Варненски общински вестник, 312–313, 22.V.1933; Отчет на Варненската търговско-индустриална камара за 1930 г. Варна, 1931, с. 67.

[52] Варненски общински вестник, 312–313, 22.V.1933.

[53] Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 50, 28.VIII.1926.

[54] Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 50, 16.V.1928; Статистически годишник на Царство България XVII, 1926, с. 191.

[55] Известия на Бургаската търговско-индустриална камара", 11, 1934, 29, 1937; Отчет на Варненската търговско-индустриална камара за 1926 г., с. 5; Отчет на ВТИК за 1927 г., с. 91; Отчет на ВТИК за 1928 г., с. 62; Отчет на ВТИК за 1929 г., с. 63; Отчет на ВТИК за 1930 г., с. 148; Известния на БТИК, № 6, 1926; № 2, 1927; № 42, 1928; № 45 и 47, 1929; № 46, 1930.

[56] ЦДИА, ф. 157, оп. 6, а.е. 98, с. 162–164, 173–174; Морски сговор, X, 8, 1933, с. 7–10; XII, 5, 1934, с. 4–6 Отчет на Варненската търговско-индустриална камара за 1926 г., с. 5; Отчет на ВТИК за 1927 г., с. 91; Отчет на ВТИК за 1928 г., с. 62; Отчет на ВТИК за 1929 г., с. 63; Отчет на ВТИК за 1930 г., с. 148; Известния на БТИК, № 6, 1926; № 2, 1927; № 42, 1928; № 45 и 47, 1929; № 46, 1930.

[57] ***Г. Свраков.*** Цит. съч., с. 39–41; Статистически годишник на Царство България, XXX, 1938, с. 402-473

[58] Отчет на Варненската търговско-индустриална камара, Варна, 1931, с. 67; Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 50, 28.VIII.1926.

[59] ***Н. Ганчев.*** Експлоатация и управление на някои чуждестранни пристанища и поуки за нашите. – Архив на държавните железници и пристанища, I, 4, 1928, с. 155–156.

[60] Морски сговор, IV, 3, 1927, с. 5.

[61] ***Н. Ганчев.*** Цит. съч., с. 37–60.

[62] Отчет на Варненската търговско индустриална камара за 1926, Варна, 1927, с. 5, 22, 24; Пак там, 1931, с. 6.

[63] Пак там, Морски сговор, IX, 3, 1933, с. 7–10.

[64] Варненски общински вестник, 18, 31.X.1938.

[65] Търговско индустриален алманах на Царство България. С., 1911, с. 637,676, 732, 824, 865, 1007; ***П. Търновски.*** Цит. съч., с. 45.

[66] ***А. Иширков.*** Варна и Бургас. Морски сговор, VII, 1929, с. 2–3.

[67] ***Л. Букарева.*** Водният транспорт в България от Освобождението до 9.IX.1944. – ИДА, 41, 1981, с. 199–215. Държавен вестник, 83, 15.VII.1929.

[68] Пак там. Държавен вестник, 271, IV.1931.

[69] ***П. Търновски.*** Цит. съч., с. 7.

[70] ***В. Вълканов.*** Създаване и начална дейност на БТПД във Варна. – ИДА, 33, 1979, с. 110. Държавен вестник, 18, 25.1.1893.

[71] ***П. Търновски.*** Цит. съч., с. 5–6.

[72] Пак там.

[73] ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 64–68.

[74] Пак там, с. 68–69.

[75] ***Ст. Костов.*** Цит. съч., с. 5–30.

[76] ***В. Вълканов.*** Опитите за одържавяване на БТПД във Варна. – ИДА, 44, 1982, с. 35–49.

[77] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 16, л. 33; ***П. Търновски.*** Цит. съч., с. 15.

[78] Пак там.

[79] ДА–Варна, ф. 3К, оп.1, а.е. 53, л. 3; а.е. 54, л. 1.

[80] Пак там, а.е. 224, л. 1–21; ***П. Търновски.*** Цит. съч., с. 6.

[81] Пак там, а.е. 53, л. 3; а.е. 54, л. 4; ***И. Парев.*** Принос към историческото развитие на Българското морско търговско корабоплаване, ВТ–XII, кн. 4, инв. № 350–1975, с. 1.

[82] ***П. Каракунев.*** Цит. съч., с. 14.

[83] ***Ст. Костов.*** Цит. съч., с. 159–165.

[84] ***В. Вълканов.*** Опитите за одържавяване на БТПД във Варна. – ИДА, 44, 1982, с. 39–40; ***Ст. Костов.*** Цит. съч., с. 161–173; ***И. Парев.*** Цит. съч., с. 21, 22.

[85] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 175, л. 9, 20; ***И. Парев.*** Цит. съч., с. 24.

[86] ***В. Вълканов.*** Опитите за одържавяване на БТПД във Варна. – ИДА, 44, 1982, с. 40.

[87] Пак там, с. 41.

[88] Истината върху пълното осветляване и изясняване на опознаване с действителното корабно и имуществено състояние днес на БТПД в гр. Варна.

Изложение до господа министрите и народните представители по случай проекта за етатизация на параходното дружество. Варна, 1939.

[89] ***В. Вълканов.*** Опитите за одържавяване на БТПД във Варна. – ИДА, 44, 1982, с. 446–447.

[90] ***Т. Парушев, Л. Грънчарова.*** Състояние и дейност на варненските корабостроителни и кораборемонтни предприятия (1919–1939). – Известия на Народния музей–Варна, т. 19/34/, 1983, с. 170–171.

[91] ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 68–69; ***Ст. Костов.*** Цит. съч., с. 127–128.

[92] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 224, л. 13.

[93] Пак там, а.е. 56, л. 7.

[94] ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 71.

[95] Пак там, с. 72.

[96] Пак там, с. 72–73.

[97] Пак там, с. 75.

[98] Пак там, с. 76–77.

[99] Пак там. ***А. Манолов.*** Цит. съч., с. 20.

[100] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 90, л. 10; Морска библиотека, II, 3, 1922, с. 74.

[101] ДА–Варна, ф. 3К, оп.1, а.е. 224, л. 14–15; а.е. 114, л. 38.

[102] ***Л. Любенов, Сл. Михнева.*** Разказват старите моряци. Варна, 1986, с. 56.

[103] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 224, с. 15; а.е. 90, л. 10.

[104] Пак там, а.е. 36, л. 2–7.

[105] Пак там.

[106] Морски сговор, VII, 4, 1930, с. 5.

[107] Пак там, XII, 4, 1935, с. 63.

[108] Пак там.

[109] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 61; ***И. Парев.*** Цит. съч., с. 42.

[110] Пак там, а.е. 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61.

[111] Пак там, а.е. 62.

[112] Пак там.

[113] Пак там, а.е. 63, 64, 65; ***И. Парев.*** Цит. съч., с. 33, 34.

[114] Пак там, а.е. 69.

[115] Пак там, а.е. 70.

[116] Пак там, а.е. 53–65.

[117] ***Н. Найденов.*** Цит. съч., с. 12–13.

[118] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 70; ***И. Парев.*** Цит. съч., с. 33.

[119] ***Ст. Костов.*** Цит. съч., с. 163–164; ***П. Каракунев.*** Цит. съч., с. 5.

[120] ***Н. Найденов.*** Цит. съч., с. 12–13.

[121] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 72, л. 73.

[122] ДА–Варна, ф. 3К, оп.1, а.е. 72, л. 73.

[123] ЦДИА, ф. 157, оп. 5, а.е. 157, л. 7; ***В. Вълканов.*** БТПД във Варна в годините на Втората световна война и до национализацията у нас 1939–1947 г. – ИДА, 45, 1983, с. 75–88.

[124] Пак там.

[125] ЦДИА, ф. 157, оп. 5, а.е. 161, л. 3–4; ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 101, л. 12, 14.

[126] ***В. Вълканов.*** Цит. съч., с. 75–88; ЦДИА, ф. 157, оп. 5, а.е. 151, л. 1–4; а.е. 159, л. 55, 97.

[127] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 188, л. 57–61.

[128] Пак там, а.е. 86, л. 107; ***Г. Антонов и др.*** История на Българския военноморски флот. С., 1989 г., с. 74.

[129] ***А. Кожухаров.*** Безвъзвратните загуби на България по речно-морските съобщения през Втората световна война. – Исторически преглед, София, 2001, кн. 3–4, с.178. ***В. Вълканов.*** Цит. съч., с. 83; ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 73–82; ЦВА–В. Търново, ф. 1027, оп. 1, а.е. 547, л. 57; ***К. Стрельбицкий.*** Боевой счет советских подводников 1918–1945, Львов, 1998, с. 35; ***С. Богатырев, Р. Ларинцев, А. Овчаренко.*** Потери ВМФ противника на черноморском ТВД 1941–1944 гг. Киев, 1998, с.9.

[130] ***А. Кожухаров.*** Цит. съч., с. 175; ***A. B. Sainsbury.*** The Royal Navy – Day by Day, Jan Allan, 1992, p. 286; ***J. Rohwer.*** Allied Submarine Attacks of World War Two: European Theatre of Operations 1939–1945. London, 1997, p. 202.

[131] ***А. Кожухаров.*** Цит. съч. с. 175; ***J. Rohwer.*** Op. cit., 206–207; ***Т. Иванов.*** Морското търговско корабоплаване на третата българска държава. Варна, 1996, с. 115.

[132] ДА–Варна, ф. 3К., оп. 1, а.е. 23, л. 3; ***С. Боготырев, Р. Ларинцев, А. Овчаренко.*** Цит. съч., с. 16.

[133] ДА–Варна, ф. 3К., оп. 1, а.е. 214, л. 86; ***В. Вълканов.*** Цит. съч., с. 83; ***Г. Антонов.*** Цит. съч., с. 282.

[134] ДА–Варна, ф. 3К., оп. 1, а.е. 23, л. 2; ***В. Вълканов.*** Цит. съч., с. 84.

[135] ***А. Кожухаров.*** Цит. съч., с. 176; ***C. Huan.*** Les sous-marins Francais 1918–1945. – Bourg en Bresse, p. 174, 225.

[136] Морски сговор, III, 1, 1926, с. 6.

[137] Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, 39, 24.V.1923.

[138] Морска библиотека, II, 3, 1922, с. 74–75.

[139] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 41.

[140] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 41; ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 23–24; – Морски ратник, 22, 1.I.1927 г.

[141] Морска библиотека, II, 4, 1922, с. 67.

[142] Морски сговор, II, 10, 1926, с. 2.

[143] ***Ст. Костов.*** Цит. съч., с. 110–114; ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 103–107.

[144] Морски сговор, XII, 8, 1935, с. 142.

[145] ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 123; ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 40.

[146] Пак там.

[147] ***Т. Парушев, Л. Грънчарова.*** Цит. съч., с. 164–166.

[148] Морски сговор, VI, 2, 1929, с. 71.

[149] ***Т. Парушев, Л. Грънчарова.*** Цит. съч., с. 158–173; ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 110–111.

[150] ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 122–123; ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 40–41.

[151] ДА–Варна, ф. 229К, оп. 2, а.е. 2; ДА–Бургас, ф. 33 К, оп. 1, а.е. 3, л. 1–3; ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 122–123; ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 40–41.

[152] Пак там.

[153] Пак там.

[154] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 43–44.

[155] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 40, 43.

[156] Пак там.

[157] ДА–Варна, ф. 229К, оп. 1, а.е. 38, л. 1–60.

[158] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 43–44; ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 123.

[159] ***А. Кожухаров.*** Цит. съч., с. 179; ***J. Rohwer.*** Die Versenkung der judischen Fluchtlingstransporter Struma und Mefkure im Schwarzen Meer (Februar 1942, August 1944). Frankfurt/Main, 1965, S. 84, 112; ***К. Стрельбицкий.*** Цит. съч., с. 33; ***С. Боготырев, Р. Ларинцев, А. Овчаренко.*** Цит. съч., с. 12.

[160] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 43–44; ***И. Тодоров.*** Цит. съч. с. 112–123; ***М. Михайлов.*** Потъването на „Вита“. – Морски свят, 1990, № 10, с. 20.

[161] Пак там.

[162] Пак там, ф. 37К, оп. 1, а.е. 42, л. 2–4.

[163] ***Т. Парушев.*** Развитието на кооперация „Нептун“ в годините на Втората световна война. – Корабостроене и корабоплаване. XIX, 5, 1984, с. 27–28.

[164] ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 111–112.

[165] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 46–47.

[166] ДА–Варна, ф. 37К, оп. 1, а.е. 42, л. 2–3.

[167] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 46–47; ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 111–112.

[168] ДА–Варна, ф. 12К, оп. 2, а.е. 13, л. 2–3.

[169] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 48.

[170] ***Н. Найденов.*** Цит. съч., с. 10.

[171] ***Т. Ангелов.*** Условия и причини за нарастване на гръцкия флот. – Морски сговор, XII, 9, 1936, с. 156–158; Κρεμμνδάς, Β. Ελληνική ναυτιλία 1776–1835, Ἄθήνα, 1985, τ. Β΄, σ. 70–74.

[172] ***Т. Обрешков.*** Всемирният търговски флот преди и след Европейската война. – Морски сговор, II, 2, 1925, с. 6–7.

[173] ***Т. Ангелов.*** Гръцкият търговски флот. – Морски сговор, II, 6, 1925, с. 7–8.

[174] Морски сговор. IX, 2, 1932, с. 9; ΄Αναστόπουλος, Γ. ΄Ηίστορία της ελληνικης βιομηχανίας 1840–1940, 3 τόμοι, ΄Αθηνα, 1947.

[175] Пак там.

[176] Морски преглед, 59, 15.II.1937.

[177] Морски сговор, IX, 2, 1932, с. 9. ΄Ελληνική Εμπορική Ναντιλία, ἐκδ. Εθνική Τράπεζα τῆς ΄Ελλαδος, ΄Αθήνα, 1972 .

[178] Пак там, IX, 5, 1932, с. 29.

[179] Пак там, V, 3, 1928, с. 4–6.

[180] ***Г. Славянов.*** Параходът „Кооператор“ и неговото потъване. – Морски сговор, XI, 2, 1929, с. 7–8.

[181] ***Д. Георгиев.*** Еднокорабни предприятия или параходни компании. – Морски сговор, IX, 3, 1932, с. 10–12.

[182] Морски сговор, IX, 5, 1932, с. 29.

[183] ***Т. Ангелов.*** Условия и причини за нарастване на гръцкия флот. – Морски сговор, XIII, 9, 1936, с. 156–158.

[184] Морски сговор, IX, 5, 1932, с. 29.

[185] Пак там.

[186] ***Г. Славянов.*** Нашият корабен тонаж. – Морски сговор, VII, 9, 1930, с. 5

[187] ***Г. Славянов.*** Стремежът на Сърбия към морето. – Морски сговор, II, 9, 1925, с. 1–2; VI, 5, 1929, с. 5.

[188] Морски сговор, VI, 3, 1929, с. 19; ***R. Barbalič, Zl. Beretič i dr.*** Obljetnica pomorskoj školstva u Bakru 1849–1974. Bakar-Rijeka, 1974, str. 19–21.

[189] ***Г. Славянов.*** Корабоплаването в Югославия. – Морски сговор, VI, 5, 1929, с. 5; Морски сговор, VII, 7, 1930, с. 7; Морски сговор, VIII, 1, 1931, с. 21.

[190] Пак там.

[191] Пак там, V, 3, 1928, с. 4–6.

[192] Пак там, V, 10, 1929, с. 5.

[193] Пак там, XIII, 2, 1936, с. 22–24; Морски преглед, XVI, 114, 1.VI.1939; ***M. Domijan***, Naši pomorci i brodovi u drugom svjetskom ratu. – Dubrovačko pomorstvo Dubrovnik, 1952, str. 263–284.

[194] Пак там, V, 3, 1928, с. 4–6.

[195] Пак там, VI, 5, 1929, с. 5.

[196] ***Г. Славянов.*** Търговското корабоплаване у нас и нашите съседи. – Морски сговор, V, 3, 1928, с. 4–6.

[197] Пак там.

[198] Морски сговор, V, 1, 1928, с. 8.

[199] Морски преглед, 59, 15.II.1937; 14, 1.VI.1939.

[200] Морски сговор, I, 8, 1928, с. 14; ***Т. Ангелов.*** Цариградското пристанище и турският търговски флот. – Морски сговор, VII, 8, 1930, с. 7.

[201] ***Х. Русев.*** Румънското корабоплаване. – Морски сговор, XIV, 10, 1937, с. 195–196.

[202] Морски сговор, VII, 5, 1930, с. 23.

[203] Морски преглед, 114, 1.VI.1939.

[204] Морски сговор, VII, 5, 1930, с. 37.

[205] ***Т. Обрешков.*** Цит. съч., Морски сговор, II, 2, 1925, с. 6–7.

[206] Морски сговор, XIV, 6, 1937, с. 113.

[207] ***М. Вълканов.*** Цит. съч., с. 8–10. Въпреки че мнението на М. Вълканов относно годината на откриването на пристанищната работилница се оспорва от някои автори, тя вече е възприета в историческата наука и практика.

[208] ДА–Варна, ф. 11К, оп.2, а.е. 2, л. 43, 48, 49; оп. 1, а.е. 45.

[209] Пак там, оп. 1, а.е. 33, л. 86, 130.

[210] Пак там, а.е. 1, л. 78; а.е. 78, л. 2; а.е. 36, л. 8, 51; а.е. 37, л. 86, 114.

[211] Пак там, оп. 1, а.е. 36, л. 8–51, 124–128; а.е. 37, л. 86, 114, оп. 2, а.е. 2, л. 47–50.

[212] Пак там, а.е. 2, л. 134; ***М. Вълканов.*** Цит. съч., с. 70.

[213] ***М. Вълканов.*** Цит. съч., с. 58.

[214] ДА–Варна, ф. 11К, оп. 1, а.е. 39, л. 335.

[215] Пак там, а.е. 1, л. 335; а.е. 48, л. 23; а.е. 113, л. 1–3.

[216] ***Н. Попов.*** Как бе построен първият български стоманен кораб „Галата“. – Корабостроене и корабоплаване“, XVI, 8, 1971, с. 18–19.

[217] Сб. 75 години Морско училище във Варна, Варна, 1965, с. 89.

[218] ДА–Варна, ф. 11К, оп. 1, а.е. 119, л. 1–13.

[219] Пак там, а.е. 1, л. 21, 62, 84; а.е. 30, л. 3–5; а.е. 50, л. 40.

[220] Пак там, а.е. 13, л. 132, а.е. 43, л. 46, 137, а.е. 79, л. 121, а.е. 113, л. 1–13; ***И. Тодоров.*** Цит. съч., с. 212.

[221] Пак там, а.е. 13, л. 19; а.е. 39, л. 63.

[222] Пак там, а.е. 28, л. 306.

[223] ***Ц. Николов.*** Цит. съч., с. 17.

[224] ДА–Бургас, оп. 1, а.е. 16, л. 70, 71, 81, 107.

[225] ***Г. Антонов***. Българският военен флот от края на Първата световна война до Деветосептемврийската социалистическа революция. Известия на ИВИ и ВИНД, т. 39, 1985; ***Йордан Прашинков***. Спомени, Военноморски музей, вх. № 299; ***Д. Сколуфанов.*** Спомени, Военноморски музей, Варна, а.е. 147, вх. № 286 и 289.

[226] ДА–Варна, ф. 11К, оп. 1, а.е. 8, л. 400.

[227] Пак там, а.е. 73, л. 73–74.

[228] ДА–Варна, ф. 11К, оп. 1, а.е. 30, л. 138, 151; а.е. 82, л. 210; а.е. 81, л. 89; а.е. 83, л. 2; а.е. 88, л. 24; а.е. 98, л. 221, 260, а.е. 94, л. 6, 137.

[229] ЦДИА, ф. 284, оп. 1, а.е. 8124, л. 150–151.

[230] Пак там, л. 16, 162; ф. 157, оп. 6, а.е. 80, л. 451.

[231] Пак там, ф. 157, оп. 6, а.е. 80, л. 21, 23, 74, 90, 98, 102.

[232] ДА–Варна, ф. 11К, оп. 1, а.е. 23, л. 325; а.е. 30, а.е. 81, а.е. 82, а.е. 89.

[233] Пак там, а.е. 23, л. 325.

[234] Пак там, оп. 2, а.е. 18, л. 149.

[235] Пак там, оп. 1, а.е. 94, л. 47.

[236] Пак там, а.е. 19, л. 2-32; оп. 2, а.е. 102, л. 78; а.е. 28.

[237] Пак там.

[238] Пак там, а.е. 95, л. 171. ***М. Вълканов.*** Цит. съч., с. 70; ***Зл. Златев.*** Владимир Рождественски – изтъкнат наш корабостроител. - Корабостроене и корабоплаване, XXV, 4, 1980, с. 14–16.

[239] ДА–Варна, ф. 11К, оп. 1, а.е. 48, л. 90.

[240] Пак там.

[241] Пак там, оп. 2, а.е. 18, л. 149.

[242] ***И. Тодоров***. Цит. съч., с. 121–122.

[243] Пак там, а.е. 94, л. 304.

[244] Пак там, оп. 1, а.е. 94, л. 304; а.е. 96, л. 521.

[245] Пак там, а.е. 96, л. 523; оп. 2, а.е. 2, л. 8.

[246] ***М. Вълканов.*** Цит. съч., с. 73–74.

[247] ДА–Варна, оп. 1, а.е. 89, л. 1–23, 53; а.е. 38, л. 723.

[248] Пак там, а.е. 19, л. 151.

[249] ДА–Варна, ф. 8К, оп. 1, а.е. 10, л. 154.

[250] ДВ № 178, 30.VII.1942; ДА–Варна, ф. 8К, оп. 1, а.е. 8, л. 34.

[251] Пак там, а.е. 9, л. 147; а.е. 12, л. 5.

[252] ДА–Варна, ф. 8К, оп. 1, а.е. 1, л. 22; а.е. 3, л. 70.

[253] ***Н. Димитрова.*** Страници от революционните борби на българските корабостроители. – Корабостроене и корабоплаване, XXIX, 2, 1984, с. 25.

[254] ДА–Варна, ф. 3К, оп. 1, а.е. 8, л. 36.

[255] Пак там, а.е. 9, л. 29; а.е. 8, л. 33.

[256] ***Г. Антонов.*** Българският военен флот от края на Първата световна война до Деветосептемврийската социалистическа революция. – Известия на ИВИ и ВИНД, т. 39, 1985; ***Йордан Прашинков.*** Спомени. Военноморски музей, вх. № 299–1973; ***Д. Сколуфанов.*** Спомени. Военноморски музей, Варна, вх. № 286 и 289–1969.

[257] Пак там, ф. 112К, оп. 2, а.е. 19, л. 2, 5, 10; ***Вл. Павлов***. Холандската корабостроителница 1912–1914 г. – Корабостроене и корабоплаване, XIII, 8, 1968, с. 30.

[258] ДА–Варна, ф. 112К, оп. 2, а.е. 19; ф. 3К, оп. 1, а.е. 7, л. 99–101.

[259] Пак там.

[260] Пак там.

[261] ***Т. Каракашев.*** Корабостроителницата и плаващият док във Варна. – сп. на БИАД, XXVIII, 1929, 23, с. 492–495; ***И. Савов.*** Българското корабостроене и Кораловаг. – Морски сговор, VII, 10, 1931, с. 13.

[262] ДА–Варна, ф. 112К, оп. 1, а.е. 40; ф. 3К, оп. 1, а.е. 21, л. 59–61.

[263] Пак там, ф. 112К, оп. 2, а.е. 896, л. 5.

[264] ***И. Савов.*** Цит. съч., с. 5–7; ***В. Игнатов.*** Спущане на шаланите, построени в Кораловаг. – Морски сговор, X, 7, 1933, с. 5–7.

[265] ДА–Варна, ф. 112К, оп. 2, а.е. 896, л. 39, 46; ***И. Савов***. Цит. съч., с. 5–7.

[266] Пак там.

[267] Пак там, ф. 3К, оп. 1, а.е. 21, л. 59–61.

[268] Пак там, ф. 122К, оп.2, а.е. 896, л. 252, 230.

[269] Пак там, оп. 1, а.е. 41, л. 316.

[270] ***Т. Бербатов.*** Стопанска Варна. Варна, 1942, с. 57.

[271] ДА–Варна, ф. 112К, оп. 2, а.е. 896, л. 227.

[272] ***А. Бехар.*** Германският империализъм и отражението му в България. С., 1949, с. 226–230.

[273] ДА–Варна, ф. 10К, оп. 1, а.е. 67, л. 50; а.е. 94, л. 379.

[274] Пак там, ф. 112К, оп. 2, а.е. 896, л. 257.

[275] Пак там, ф. 63К, оп. 1, а.е. 372, л. 7; а.е. 384, л. 8, а.е. 396, л. 19, 22.

[276] ***Д. Коен.*** Ограбването и разоряването на българското стопанство от германските империалисти през Втората световна война. С., 1966, с. 173.

[277] Стенографски дневници на XXV ОНС, IV, р.с., 30.X.1942, с. 26–27.

[278] ***Д. Коен.*** Цит. съч., с. 178–180.

[279] Пак там.

[280] ЦДИА, ф. 284, оп. 1, а.е. 7945, л. 12–13; ДА–Варна, ф. 112К, оп. 2, а.е. 43, л. 21; ф. 63К, оп. 1, а.е. 396, л. 3.

[281] ДА–Варна, ф. 21, оп. 1, а.е. 67; ф. 112К, оп. 1, а.е. 44, л. 28, 53.

[282] Пак там.

[283] Пак там, ф. 8, оп. 1, а.е. 93, л. 248, 253.

[284] ***Г. Голота.*** Сборник железобетонних судов. Ленинград, 1965, с. 5–6.

[285] ДА–Варна, ф. 21К, оп. 1, а.е. 7, л. 5, 67, 19–21; ЦДИА, ф. 284, оп. 1, а.е. 7937; ***Д. Коен.*** Цит. съч., с. 178–180.

[286] ДА–Варна, ф. 21К, оп. 1, а.е. 7, л. 19–21.

[287] Пак там, л. 81.

[288] Пак там.

[289] Пак там, ф. 10К, оп. 1, а.е. 5, л. 7–31; а.е. 94, л. 26; ф. 8, оп. 1, а.е. 53, л. 26.

[290] Пак там.

[291] ЦДИА, ф. 284, оп. 1, а.е. 7937, л. 6.

[292] ДА–Варна, ф. 10К, оп. 1, а.е. 393; ***М. Вълканов***. Цит. съч., с. 78.

[293] Пак там, ф. 112К, оп. 1, а.е. 44, л. 53.

[294] Пак там, ф. 10К, оп. 1, а.е. 5, л. 7, 8, 31; а.е. 54, л. 26.

[295] Пак там, а.е. 17, л. 6; а.е. 90, л. 68.

[296] Пак там, а.е. 57, л. 14–30.

[297] Пак там, ф. 10К, оп. 1, а.е. 5, л. 7, 8, 31; а.е. 94, л. 26.

[298] ***Л. Божков.*** Карто-библиографията, колонизацията и корабостроителството по нашия черноморски бряг. – сб. Изследвания в чест на академик Никола Михов, С., 1959, с. 73–59; ***В. Ставрев.*** Град Мичурин – пример за изграждането на черноморските ни градове в древността, средновековието и началото на двадесети век. – сб. Черноморието в 1300-годишната история на България, Варна, 1981, с. 31–37; Морски сговор, II, 5, 1925, с. 5.

[299] ДА–Бургас, ф. 33К, оп. 1, а.е. 3, л. 1–39.

[300] Пак там.

[301] Пак там.

[302] ДА–Варна, ф. 112К, оп. 1, а.е. 50.

[303] Пак там.

[304] Пак там.

[305] Пак там.

[306] Пак там.

[307] ***Т. Парушев, Л. Грънчарова.*** Цит. съч., с. 158–173.

[308] Пак там.

[309] Пак там.

[310] Пак там.

[311] Пак там.

[312] ДА–Бургас, ф. 37К, оп. 1, а.е. 1, л. 42.

[313] ***Т. Парушев, Л. Грънчарова.*** Кооперация „Нептун“ в годините на Втората световна война. – Корабостроене и корабоплаване, XXIX, 6, 1984, с. 25–27.

[314] Пак там.

[315] Пак там.

[316] Пак там.

[317] ДА–Варна, ф. 178К, оп. 1, а.е. 98, л. 1–27.

[318] Пак там, ф. 565; оп. 1, а.е. 274, л. 28; ф. 12К, оп. 2, а.е. 13, л. 2–3; ф. 16, оп. 4, а.е. 68; ф. 11К, оп. 2, а.е. 18, л. 170, 176.

[319] Пак там, ф. 12К, оп. 2, а.е. 13; а.е. 31, л. 11.

[320] Пак там, ф. 162К, оп. 4, а.е. 4.

[321] Пак там, ф. 12К, оп. 2, а.е. 23, л. 73–76; ф. 16К, оп. 4, а.е. 4, л. 88, 145.

[322] Пак там.

[323] Пак там.

[324] Пак там, ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 47.

[325] ДА–Бургас, ф. 37К, оп. 1, а.е. 42, л. 98.

[326] Пак там, л. 21.

[327] Пак там, л. 21, 22.

[328] Пак там, ф. 175, оп. 1, а.е. 2, л. 4, 12; ДА–Варна, ф. 12К, оп. 2, а.е. 23, л. 49; ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 46; ***М. Вълканов.*** Цит. съч., с. 80.

[329] ДА–Бургас, ф. 174, оп. 1, а.е. 13, л. 1; ДА–Варна, ф. 12К, оп. 2, а.е. 23.

[330] ДА–Бургас, ф. 37К, оп. 1, а.е. 1, л. 171.

[331] Пак там, л. 37–38.

[332] ДА–Бургас, ф. 133К, оп. 1, а.е. 34.

[333] Пак там, ***В. Буковинова.*** Цит. съч., с. 12–20; ДА–Варна, ф. 12К, оп. 2, а.е. 52, л. 14.

[334] ДА–Бургас, ф. 137К, оп. 1, а.е. 197.

[335] Пак там, а.е. 18.

[336] Пак там, а.е. 97, л. 3, 4, 6.

[337] ***В. Буковинова.*** Цит. съч., с. 26–27.

[338] ДА–Бургас, ф. 133К, оп. 2, а.е. 2, л. 45.

[339] Държавен вестник, 72, 1942.

[340] ***Ст. Алатов.*** Цит. съч., с. 46.

[341] ***Д. Коен.*** Цит. съч., с. 178–180; ЦДИА, ф. 284, оп. 1, а.е. 8663, л. 14, 16.

[342] ДА–Варна, ф. 11К, оп. 1, а.е. 60, л. 58.

[343] ДА–Варна, ф.12К, оп. 2, а.е. 31, л. 1–10.

[344] ***С. Райчевски.*** Даляните по южното българско черноморие през XIX и първата половина на XX век. – В: Сб. Риболовът в българската традиционна култура, с. 74–75.

[345] Известия, № 77, 1915.

[346] ***Г. Славянов.*** Нашето морско риболовство. – В. Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, № 2, 5 юли 1922 г.; ***В. Игнатов.*** Рибарското училище. – Морски сговор, X, 5, 1933, с. 1.

[347] Пак там.

[348] ***В. Игнатов.*** Цит. съч., с. 1.

[349] ***П. Търновски.*** Водните пътища и пристанища на България. С., 1938, с. 56–57.

[350] Пак там.

[351] Вж. Държавен вестник, № 235, 18 януари 1922.

[352] Държавен вестник, № 54, 14 юни 1930 г.; № 107, 16 май 1936 г.; № 30, 30 януари 1937 г.

[353] Вж. Рибарски преглед, 1, 1, 1929; VII, 7, 1935, с. 1.

[354] Вж. Рибарството и отраслите му, III, 9–10, 1925, с. 24; Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, № 4, 1 май 1923 г.

[355] Вж. Рибарството и отраслите му, III, 9–10, 1925, с. 24.

[356] ДА–Варна, ф. 195К, оп. 1, а.е. 51, л. 91–94; ДА–Бургас, ф. 68К, оп. 1, а.е. 49.

[357] Пак там.

[358] ***П. Лимонов.*** Рибарските кооперации у нас. – Рибарски преглед, X, 1, 1938, с. 10–11.

[359] Вж. Рибарството и отраслите му, I, 1, 1923, с. 1–3.

[360] ДА–Варна, ф. 195К, оп. 1, а.е. 51, л. 91–94.

[361] ***П. Лимонов***. Цит съч., с. 10–11; ДА–Бургас, ф. 68К, оп. 1, а.е. 66; а.е. 60, а.е. 49; а.е. 39, л. 18; а.е. 39, л. 18; а.е. 9, л. 1–16; ДА–Варна, ф. 195К, оп. 1, а.е. 58.

[362] ДА–Варна, ф. 112К, оп.1, а.е. 1054, л. 1–2; а.е. 1052, л. 1–2; а.е. 1051, л. 1–2; ф. 194К, оп. 1, а.е. 1, л. 138; ф. 195К.

[363] ДА–Бургас, ф. 194К, 168К; ***П. Лимонов.*** Цит съч., с.10–11.

[364] ***П. Лимонов.*** Цит съч., с.10–11.

[365] ДА–Варна, ф. 196К, оп.1, а.е. 4, л. 34, 37; ***А. Примовски.*** Българското риболовство край бреговете на Бяло море. – В: Сб. Риболовът в българската традиционна култура, с. 39–52.

[366] ***С. Чернев.*** Созопол като риболовен център. – ТИСС за 1934, III, Бургас, 1935, с. 43–60.

[367] ***С. Чернев.*** Ахтопол, Царево и Поморие като рибарски центрове. – ТИСС за 1935 г., IV, Бургас, 1936, с. 33–74.

[368] Пак там.

[369] Пак там.

[370] ***А. Нечаев.*** Описание на риболовните уреди, които се употребяват по българското черноморско крайбрежие. – ТИСС за 1932 г., С., 1933, с. 35–38.

[371] Пак там; Известия на Бургаската търговско-индустриална камара, № 14, 2 юли 1934 г.; Рибарски преглед, XI, 3, 1939 г.

[372] Пак там.

[373] Пак там.

[374] Пак там.

[375] Пак там.

[376] Вж. Морски сговор, IX, 3, 1932, с. 29.

[377] ДА–Варна, ф. 196К, оп. 1, а.е. 4, л. 34, 37.

[378] Вж. Морски сговор, I, 4, 1924, с. 11; Морска библиотека, II, 3, 1922, с. 75.

[379] Вж. Морски сговор, VI, 1, 1929, с. 18 .

[380] ***С. Чернев.*** Созопол като риболовен център, с. 56–58; Ахтопол, Царево и Поморие като рибарски центрове, с. 48–49.

[381] ***А. Нечаев.*** Има ли напредък в нашето риболовство? – Рибарски преглед, XI, 7, 1939, с. 13.

[382] ***А. Нечаев, С. Чернев.*** Мандренското езеро в риболовно и хидрологическо отношение. – ТИСС за 1937, VII, Бургас, 1937, с. 92–105; ДА–Варна, ф. 195К, оп.1, а.е. 40, л. 120.

[383] ***П. Търновски.*** Цит. съч., с. 65.

[384] Пак там, с. 64–65.

[385] ДА–Варна, ф. 63К, оп. 1, а.е. 34, л. 24, 56, 68, 119, 129, 229 и а.е. 31, л. 28, 62, 63, 70, 74, 110, 114, 167, 237, 238.

[386] ДА–Бургас, ф. 68К, оп. 1, а.е. 75, л. 1.

[387] Г. Връбчев. Рибарството в България. Бургас, 1968, с. 8.

[388] ***В. Константинов.*** Промишленият риболов на България 1940–1958 г. – Известия на института по рибовъдство и риболов във Варна, IV, 6, 1964, с. 146–175.

[389] ***Г. Грозев, А. Нечаев.*** Нашият риболов 1925–1929 г. С., 1930.

[390] Пак там.

[391] ***Д. Генов.*** Цените на рибата след войната. – Рибарски преглед, VIII, 7, 1932, с. 106; ***А. Нечаев.*** Движението на цените 1927–1934 г. в бургаското рибно тържище. – Рибарски преглед, VII, 3, 1935, с. 23–24.

[392] Вж. Рибарски преглед, VIII, 5, 1936, с. 66–68.

[393] Пак там, X, 8, 1938, с. 122.

[394] Пак там, XI, 1, 1939, с. 4–5.

[395] Пак там, XIII, 2, 1941, с. 1.

[396] ***Г. Грозев.*** Световният риболов 1934 г. – Рибарски преглед, VI, 9, 1934, с. 131–132; IX, 3 1937, с. 38.

[397] Пак там.

[398] Вж. Морски сговор, VIII, 6, 1931, с. 10–11; Рибарски преглед, VII, 8, 1935, с. 118.

[399] ***А. Нечаев.*** Риболовните проучвания пред българския бряг. – Морски

сговор, IX, 4, 1927, с. 15; ***С. Консулов.*** Още за безпътицата в нашето рибарство. – Морски сговор, IX, 1, 1932, с. 7; ***Г. Грозев.*** Нашата рибарска политика. – Морски сговор, IX, 1, 1932, с. 5; ***Г. Паспалев.*** Морският риболов и перспективите за неговото развитие. – Морски сговор, IX, 6, 1932, с. 18–19; ***А. Нечаев.*** Продуктивността на водите пред нашия бряг в риболовно отношение. – Морски сговор, X, 3, 1933, с. 22.

[400] ***В. Константинов.*** Цит. съч., с.146–175.

[401] Морски сговор, № 5, 1927, с. 4.

[402] Пак там, № 6, 1925, с. 7.

[403] Пак там, № 5, 1927, с. 4; ДА–Бургас, ф. 48К, оп. 1, а.е. 7, л. 3.

[404] Пак там.

[405] ДА–Бургас, ф. 49К, оп. 1, а.е. 125, л. 4; ф. 31К, оп. 1, а.е. 14.

[406] Морски сговор, № 6, 1925, с. 7.

[407] ДА–Бургас, ф. 48К, оп. 1, а.е. 7, л. 3.

[408] Морски сговор, № 5, 1927, с. 4.

[409] Пак там; ДА–Бургас, ф. 48К, оп. 1, а.е. 8, л. 6.

[410] Морски сговор, № 7, 1926, с. 13; ДА–Бургас, ф. 48К, оп. 1, а.е. 8, л. 31.

[411] ДА–Бургас, ф. 48К, оп. 1, а.е. 8, л. 26.

[412] ***П. Скорчев.*** Морелечението вчера и днес. – Морски сговор, XVII, 5, 1940, с. 82.

[413] ***Х. Мирски.*** Миналото на Варна и управниците ѝ. – Вечерно издание на Варненска поща, бр. 3074, 3091, 3115, 1923 г.

[414] Пак там, бр. 3056, 3123, 1923 г.

[415] Варненски вестник, бр. 5 от 5.05.1880 г.

[416] Варненски общински вестник, бр. 6, 7, 8 от 1.07.1937 г.

[417] Пак там.

[418] ***И. Теодоров.*** Варна като климатично-лечебна станция. С., 1926, с. 45.

[419] ***М. Георгиева.*** Архитектурата на Варна през капитализма. С., 1975, с. 55.

[420] Български алманах за 1896 г. С., 1896, с. 158.

[421] Алманах „България“. С., 1900, с. 136.

[422] Международен търговско-индустриален алманах. С., 1909, с. 98–99; ***М. Георгиева.*** Цит. съч., с. 57.

[423] ***А. Иширков.*** Град Варна. ПСп, XV, 1905, с. 219, 233, 234.

[424] Пак там, с. 234.

[425] Български алманах за 1894 г. С., 1894, с. 413.

[426] Международен търговско-индустриален алманах. С., 1909, с. 80; Търговско-индустриален алманах на Царство България. С., 1909, с. 724.

[427] ***А. Иширков.*** Цит съч., с. 236.

[428] ***И. Церов.*** Спомени и бележки. Варна, 1935, с. 79–81.

[429] Варненски общински вестник, бр. 292–293, от 25.11.1932 г.

[430] Известия на Варненското археологическо дружество, VII, 1921, с. 65; Морски сговор, III, 1924, 7, с. 3–5.

[431] Варненски общински вестник, бр. 292–293, от 25.11.1932 г.

[432] Няколко думи за значението и изгледа на лечебния хотел, който ще се построи във Варна с казино, салони, водолечение, въздушни и слънчеви бани по протежението на морския бряг с морски бани и бюфет в Морската градина. Варна, 1909, с. 12.

[433] Славяни, бр. 6 от 22.08.1885 г.

[434] Морски сговор, II, 5, 1925, с. 1–2.

[435] Варненски окръжен вестник, бр. 1 от 12.01.1912 г.

[436] Пак там, 5, 1925, с. 1–2; Отчет на настоятелството до IX-то годишно събрание на Археологическото дружество. Варна, 1914; ИВАД, VII, 1921, с. 11–14.

[437] ***П. Търновски.*** Водните пътища и пристанища. С., 1938, с. 45.

[438] ДА–Варна, ф. 794К, оп.1, а.е. 5, л. 1; а.е. 20, л. 3.

[439] Пак там, а.е. 29, л. 10.

[440] Пак там, а.е. 2, л. 1; а.е. 7, л. 1–3.

[441] Варненско ехо, бр. 129 от 10.06.1920 г.

[442] Варненски общински вестник, бр.2 от 21.06.1921 г.; бр.7 от 30.07.1921 г.

[443] Пак там, бр. 136 от 31.03.1925 г.; бр. 258 от 07.10.1931 г.

[444] Пак там, бр. 150 от 10.02.1927 г.; бр. 154 от 06.01.1928 г.; бр. 184 от 13.10.1928 г.

[445] Пак там; Морски сговор, VI, 10, 1926, с. 5–7.

[446] Бани и летовища в България. С., 1938, с. 7–9; Морски сговор, IX, 4, 1932, с. 7–8.

[447] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 20, л. 5; а.е. 25, л. 3; а.е. 28, л. 14.

[448] Варненски общински вестник, бр. 156 от 21.01.1928 г.; бр. 179 от 21.07.1928 г.; бр. 238 от 17.06.1929 г.; ДА–Варна, ф. 794К, оп.1, а.е. 28, л. 14

[449] Пак там, а.е. 23, л. 6.

[450] Пак там, а.е. 73, л. 1–3.

[451] Варненски общински вестник, бр. 157 от 28.01.1928 г.; бр. 160 от 18.02.1928 г.

[452] Пак там, бр. 247–248 от 24.04.1931 г.; ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 33, л. 25; а.е. 20, л. 3.

[453] Варненски общински вестник, бр. 4 от 15.05.1937 г.

[454] Пак там, 245–246, 10.04.1931; ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 34, л.2; а.е. 44, л. 10.

[455] Варненски общински вестник, бр. 144 от 10.08.1925 г.

[456] Варна алманах - адресник 1935–1936. Варна, 1936, с. 78; Пътеводител на Варна и околията. Варна, 1942, с. 67.

[457] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 28, л. 85–86.

[458] ***С. Попов.*** Курортна Варна. Варна, 1925, с. 211.

[459] Морски сговор, V, 2, 1928, с. 8.

[460] Варненски общински вестник, бр. 236 от 20.11.1930 г.

[461] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 68, л. 1.

[462] Пак там, а.е. 27, л. 2.

[463] Варна курортен град. С., 1932.

[464] Варна алманах - адресник 1935–1936, Варна, 1935, с. 53.

[465] Пътеводител на Варна и околията. Варна, 1942, с. 67.

[466] Периодически алманах. С., 1920, с. 22; Адресна книга на България 1924–1925 г. С., 1925, с. 31, 35.

[467] Варна, царицата на Черно море. Варна, 1930, с. 21; Варна алманах - адресник 1935–1936, Варна, 1935, с. 17, 28, 45.

[468] Варна курортен град. С., 1932.

[469] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 37, л. 3.

[470] Пак там, а.е. 44, л. 75.

[471] Пътеводител на град Варна. Варна, 1926, с. 17–18.

[472] Морски сговор, VII, 6, 1930, с. 13–15; Бани и летовища в България. С., 1933, с. 15; Варненски вестник на вестниците, бр. 1 от 30.06.1930 г.; ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 25, л. 3.

[473] Почивните станции в „Св. Константин" са ли опасни конкуренти на курортна Варна. – Варненски общински вестник, бр. 5 от 01.06.1937 г.

[474] Варна курортен град. С., 1932; ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 20, л. 5; Златен алманах на България. С., 1938, с. 726–730.

[475] Варненски вестник на вестниците, бр. 1 от 30.06.1930 г.

[476] Златен алманах на България. С., 1938, с. 734–737.

[477] ***К. Кънчев.*** Нашето Черноморие. Варна, 1938, с. 7; ***Н. Петков.*** Морското летовище Варна. Варна, 1937, с. 13.

[478] Морска библиотека, II, 3, 1922, с. 78.

[479] Варненски общински вестник, бр. 142 от 13.06.1925 г.; бр. 182 от 19.09.1928 г.; бр. 290-291 от 30.10.1932 г.

[480] Пак там, бр. 244 от 28.03.1931 г.

[481] Пак там, бр. 10-11 от 01.09.1937 г.

[482] Пак там.

[483] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 65, л. 1; а.е. 20, л. 4; а.е. 21, л. 2,; а.е. 59, л. 2.

[484] Варна курортен град. С., 1932.

[485] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 21, л. 2; а.е. 59, л. 2.

[486] Пак там; Варна курортен град. С., 1932.

[487] Варненски общински вестник, бр. 236 от 20.11.1930 г.

[488] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 7, л. 4.

[489] Пак там, а.е. 20, л. 4; а.е. 28, л. 33, а.е. 31, л. 4, а.е. 60.

[490] Бани и летовища в България. С., 1933, с. 12–15; Морски сговор, № 1, 1924, с. 12–14; ***К. Кънчев.*** Нашето Черноморие. Варна, 1928, с. 73–207.

[491] Морски сговор, № 7, 1926, с. 14–15.

[492] Пак там, № 5, 1927, с. 3–5; № 6, 1930, с. 13–15.

[493] Морски сговор, III, 7, 1926, с. 14, 15; IV, 4, 1927, с. 3–5; V, 2, 1928, с. 5–6; VI, 7–8, 1929, с. 12–13; Варненски общински вестник, бр. 236 от 20.11.1930 г.; бр. 9–10 от 1.07.1938 г.; ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 36, л. 2; а.е. 42, л. 5–10.

[494] Морски сговор, V, 2, 1928, с. 5–6.

[495] Пак там, IV, 4, 1927, с. 3–5; V, 4, 1928, с. 3–5; VI, 2, 1929, с. 5–6.

[496] Варненски общински вестник, бр. 5 от 1.06.1937 г.

[497] Морски сгвор, IV, 4, 1927, с. 3–5; V, 4, 1928, с. 3–5; VI, 2, 1929, с. 5–6.

[498] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 46, л. 3.

[499] Пак там, а.е. 48, л. 2.

[500] Пак там.

[501] Пак там, а.е. 25, л. 5–6.

[502] Пак там, а.е. 48, л. 37.

[503] Пак там, а.е. 28, л. 85–86; а.е. 68, л. 1.

[504] Пак там, а.е. 41, л. 1.

[505] Пак там, а.е. 44, л. 7; а.е. 20, л. 3–4, л. 42–43.

[506] Пак там, а.е. 67, л. 17.

[507] Варна курортен град. С., 1932 г.

[508] Варненски общински вестник, бр. 158 от 6.02.1928 г.

[509] Пак там, бр. 243 от 3.03.1931 г.

[510] Варненска поща, бр. 5989 от 7.07.1935 г.

[511] Морска библиотека, № 11, 1925, с. 36; Морски сговор, № 5, 1930, с. 13–15; ***К. Кънчев.*** Цит съч., с. 1–207; Бани и летовища в България. С., 1933, с. 1–17.

[512] ДА–Варна, ф. 794К, оп. 1, а.е. 73, л. 1, 3; а.е. 74, л. 15.

[513] Пак там, ф. 794К, оп. 1, а.е. 28, л. 4; ф. 602, оп. 1, а.е. 10, л. 1; Варненски общински вестник, бр. 158 от 6.02.1928 г.; Списание на българските железници и пристанища, VII, 1, 1934, с. 4–6.

[514] Пак там.

[515] Морски сговор, IX, 2, 1932, с. 9.

[516] ***И. Алексиев.*** Когато машините бяха рядкост. Варна, 1996 г., с. 80–84; ***М. Цонев.*** Български изобретатели, С., Техника, 1973, с. 364; Известник, Варна; № 28, 11.10.1906, с. 1; Морски сговор, № 2, 1932, с. 9.

[517] ***И. Алексиев.*** Цит. съч., с. 90; ***М. Цонев.*** Енергията на морските вълни в служба на човека. – Сп. Фар, Варна, 1975, с. 199–206; Морски сговор, № 10, 1926, с. 9.

[518] ***И. Алексиев.*** Цит. съч.; ***М. Цонев, И. Алексиев.*** Първите български изобретатели, притежаващи авторски свидетелства за изобретения в СССР. – Годишник на националния политехнически музей, 1984, св. II, с. 305–316.

[519] ***И. Алексиев.*** Цит. съч.; ***М. Цонев.*** Цит. съч. с. 349.

[520] Пак там.

[521] Ст.дн. на XX ОНС, I ИС, 4 заседание, 1.VI.1923, с. 30.

БИБЛИОГРАФИЯ

I. ИЗТОЧНИЦИ

1. Архивни фондове

Централен държавен исторически архив

1. ф. 173 – Народно събрание.
2. ф. 157 – Главна дирекция на железниците и пристанищата.
3. ф. 284 – Министерски съвет.
4. ф. 159 – Министерство на финансите.
5. ф. 1494 – Любен Божков
6. ф. 1452 – Богдан Морфов.

Държавен архив–Варна

7. ф. 162 – Областно пристанищно управление–Варна (след 1944 г.).
8. ф. 229К – Областно пристанищно управление (до 1944 г.)
9. ф. 230К – Морска строителна секция.
10. ф. 3К – Българско търговско параходно дружество.

11. ф. 26К – Параходна агенция Бейкър.
12. ф. 11К – Държавна корабостроителница–Варна.
13. ф. 10К – АД „Кораловаг“.
14. ф. 21К – АД „Нептун“.
15. ф. 8К – Държавна корабостроителница в Кавала.
16. ф. 12К – Кооперация „Нептун“.
17. ф. 72К – Кооперация „Черно море“.
18. ф. 194К – Кооперация „Добруджанец“.
19. ф. 195К – Кооперация „Български риболовец“.
20. ф. 196 К – Кооперация „Приморец“.
21. ф. 112К – Окръжен съд Варна.
22. ф. 178К – Популярна банка–Варна.
23. ф. 665К – Банка „Български кредит“–Варна.
24. ф. 63К – Варненска търговско-индустриална камара.

Държавен архив–Бургас

25. ф. 34К – Морска строителна секция–Бургас.
26. ф. 33К – Пристанищно управление–Бургас.
27.ф. 190К – Българско търговско параходно дружество–Бургас.
28.ф. 37К – Кооперативно сдружение за корабостроене, корабоплаване „Български Лойд“–Бургас.
29.ф.175К – Корабостроителница „България“ на Ж. Йорданов–гр. Бургас.
30.ф. 174 – ООД „Нов свят“–Бургас.
31.ф. 133К – Корабостроителна кооперация в Царево.
32.ф. 68К – Съединени риболовни кооперации–Бургас.
33.ф. 42К – Районна инспекция по риболовство–Бургас.
34.ф. 193К – Риболовна трудово-производителна кооперация „Български черноморски риболовец“ в Бургас
35.ф. 191К – Риболовна трудово-производителна кооперация „Тракия“ в Созопол.
36.ф. 192К – Риболовна трудово-производителна кооперация „България“ в Созопол.
37.ф. 619К – Риболовна трудово-производителна кооперация „Цар Борис“ в Ахтопол.
38.ф. 49К – Българско солопроизводително кооперативно дружество „Анхиалски солници“ в Поморие.
39.ф. 48К – фонд „Поморийски солници“.
40.ф. 43К – АД „Гларус“ за солодобив.
41.ф. 50К – Константин П. Хрису – солопроизводител.
42.ф. 54К – Окръжна постоянна комисия–Бургас.
43.ф. 5К – Бургаска търговско-индустриална камара.
44.ф. 151К – Градско общинско управление–Несебър.

2. Публикувани документи

Апостолова, Т. Документи за корабостроенето в Бургаски окръг. 1931–1947 г. – ИДА, 26, 1976, с. 211–215.

Букарева, Л. Водният транспорт на България от Освобождението до 9.IX.1944 г. – ИДА, 41, 1971, с. 199–215.

Вълканов, В. Създаване и начална дейност на БТПД във Варна. – ИДА, 38, 1979, с.107–118.

Вълканов, В. Опитите за одържавяване на БТПД във Варна. – ИДА, 44, 1982, с. 35–49.

Вълканов, В. БТПД в годините на Втората световна война и до национализацията у нас 1939–1947 г. – ИДА, 45, 1983, с. 75–88.

Вълканов, К. Документи за корабостроенето и кораборемонта във Варна 1895–1944 г. – ИДА, 22, 1971, с. 235–247.

Дряновски, Б., Петкова, Л. Развитието на водния транспорт в България 1878–1947 г. – каталог на документи, Варна, 1983.

Стоилов, Е. Риболовът в Бургаски окръг до 9.IX.1944 г. – каталог на документи, Бургас, 1975.

3. Преса

1. Архив на държавните железници и пристанища, С., 1927–1934 г.
2. Корабостроене и корабоплаване. Варна, 1956–1986 г.
3. Морски сговор, Варна, 1924–1944 г.
4. Морска библиотека, Варна 1921–1924 г.
5. Рибарството и отраслите му. С., 1923–1925 г.
6. Рибарски преглед 1929–1944 г.

Трудове на ихтиологичната станция в Созопол, Бургас, 1931–1941 г.

7. Фар, Варна, 1967–1987 г.

в. „Варненски общински вестник“ 1919–1944 г.

в. „Известия на бургаската търговско-индустриална камара“

в. „Държавен вестник“ 1919–1944 г.

4. Мемоари

Алатов, С. Залезът на българското гемиджийство – Фар, XVII, 1983, с. 39–48.

Любенов, Л. Михнева, Сл. Разказват старите моряци. Варна, 1986.

II. ЛИТЕРАТУРА

Алманах на възпитаниците на Морско училище 1881–1999 г. Варна, 2001 г.

Алексиев, Цв., Ганев, М. Пристанище Бургас, С., 1986. Бани и летовища в България. С., 1933.

Алексиев, Ив. Когато машините бяха рядкост. Варна, 1996.

Бербатов, Т. Стопанска Варна, Варна, 1942.

Буковинова, В. Завод за корабно машиностроене „Странджа“, Мичурин, Бургас, 1983.

Варна като курортен град. С., 1932 (рекламна брошура).

Вълканов, М. Развитието на корабостроенето и кораборемонта в България в условията на капитализма 1878–1944. Трудове на ВИНС, 1, 1961, с. 1–83.

Вълканов, В. Морска история на България (политика, икономика, култура). С., 2000.

Връбчев, Т., Иванов, П., Коларов, П., Наумов, В., Недялков, Н. Морският и океанският риболов на България. С., 1982.

Ганчев, Н. Пристанищното дело у нас от Освобождението до днес. С., 1928.

Грозев, Г., Нечаев, Н. Нашият риболов 1925–1929. С., 1929, ***Декало, Е.*** Корабостроители. С., 1956.

Добрев, И. Град Варна и неговите околности. Варна, 1942.

Дойнов, Н. Морското търговско корабоплаване на България и перспективи на развитието му. С., 1960.

Иванова, М., Флоров, Н. Израстват кораби и хора. Варна, 1983; Икономика на България до социалистическата революция. С., 1969. Истината върху пълното изясняване и осветляване за запознаване с действителното корабно и имуществено състояние на БТПД днес. Варна, 1939.

Иванов, Тр. Морското търговско корабоплаване на Третата българска държава. Варна, 1996.

Иванов, Тр. Страници от историята на българското корабостроене. Варна, 1998.

Каракунев, Ц. Нашето търговско корабоплаване. С., 1928.

Качев, К. Етатизирането на БТПД в държавно автономно предприятие. Бургас, 1938.

Коен, Д. Ограбването и разоряването на българското стопанство от германските империалисти през Втората световна война. С., 1966.

Колев, К. 120 години Морско училище. Хроника на една вековна традиция. Варна, 2001 г.

Костов, Ст. Под роден флаг. С., 1965 и 1967.

Кънчев, К. Нашето Черноморие, Варна, 1938.

Манолов, А. Търговското ни корабоплаване, Варна, 1937.

Найденов, Н. Нашето корабоплаване и корабостроене. С., 1945.

Отчети на Варненската търговско-индустриална камара 1919–1944.

Парев. Принос към историческото развитие на българското морско корабоплаване. Ръкопис ВММ, № 350/5.09.1975 г.

Парушев, Т., Грънчарова, Л. Състояние и дейност на варненските корабостроителни и кораборемонтни предприятия 1919–1939. – Известия на Народния музей–Варна, т. 19 /34/, 1983, с. 158–173.

Парушев, Т., Липчева Л. Състояние и дейност на варненските корабостроителни и кораборемонтни предприятия в годините на Втората световна война. – Известия на Народния музей–Варна, т. 26 /41/, ..., с. 175–192.

Парушев, Т. Морският риболов на България (1918–1944 г.). – Известия на Народния музей–Варна, т. 27 (42), с. 195–211.

Парушев, Т. Варна морско летовище на България 1875–1945.

Петков, П. Морското летовище Варна. Варна, 1939.

Пискюлиев, А. Морските бани и град Варна. Варна, 1934.

Свраков, Г. Нашите морски пристанища. С., 1928.

Стенографски протоколи на Варненската търговско-индустриална камара 1919–1944.

Стопанска история на България 681–1981. С., 1981.

Стоянов П. Варненският морски санаториум. С., 1909.

Сб. Риболовът в българската традиционна култура. Тутракан, 1985.

Сб. 75 години Морско училище. Варна. С., 1956.

Сб. Черно море. Варна, 1978.

Сб. Черноморието в 1300-годишната история на България. Варна, 1983.

Теодоров, И. Варна като курортен град. С., 1932.

Теодоров, И. Варна като климатично лечебно място. Мореление. Варна, 1908.

Тодоров, И. Българските кораби. С., 1981.

Търговско-индустриален алманах на Царство Бълтария, С., 1911.

Търновски, П. Водните пътища и пристанища. С., 1938.

Търновски, П. Българското корабоплавателно дело. С., 1938.

Търновски, П. Как се насърчава корабоплаването и корабостроенето у нас. С., 1938.

´Αναστόπουλος, Γ. ´Ηίστορία της ελληνικης βιομηχανίας 1840–1940, Α, Β, Γ 3 τόμονς, ´Αθηνα, 1947.

Ελληνική Εμπορική, ναυτιλία ἐκδ. Εθνική Τράπεζα τῆς ´Ελλαδος, ´Αθῆνα, 1972.

Κρεμμνδάς, Β. Ελληρική Εμπορική Ναντιλία (1453–1850), ῞Αθῆνα, 1981.

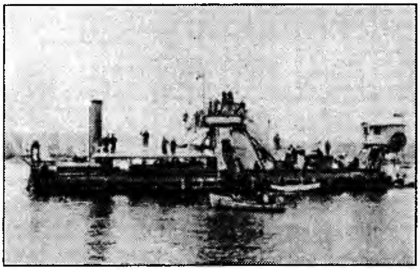
Παπαμιχαλοπούλου, Δ.Γ. ´Ο Ελευθέριος Βενιξέλος καί ἡ ἐμπορική ναυτιλία, Αθηναι, 1964.

R. Barbalič, Zl. Beretič i dr. Obljetnica pomorskoj školstva u Bakru 1849–1974. Bakar-Rijeka, 1974, str. 19–21.

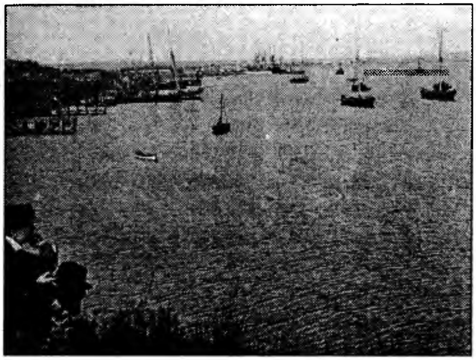
M. Domijan, Naši pomorci i brodovi u drugom svjetskom ratu. – Dubrovačko pomorstvo Dubrovnik, 1952, str. 263–284.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Тържествено откриване на Варненското пристанище през 1906 г.

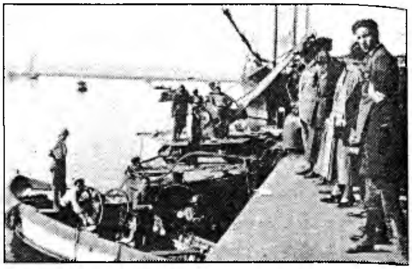


Дълбачката „Княз Борис“, използвана при строежа на Варненското пристанище, в деня на неговото откриване през 1906 г.



Бургаското пристанище между двете световни войни

Вълноломът на Бургаското пристанище



Параходна спирка при село Бяла, 20-те години на XX в.

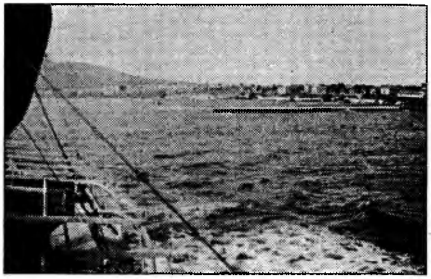
Скелето на Несебър

Заливът край село Приморско

Созопол – заливът с рибарски лодки

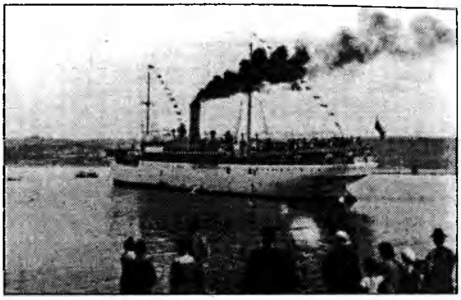
Старото скеле на Царево

Новият вълнолом на Царево – 1938 г.

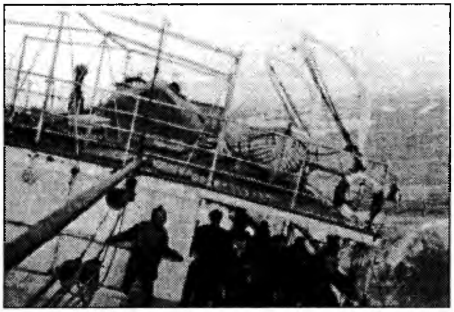


Изглед към Ахтопол откъм пристанището

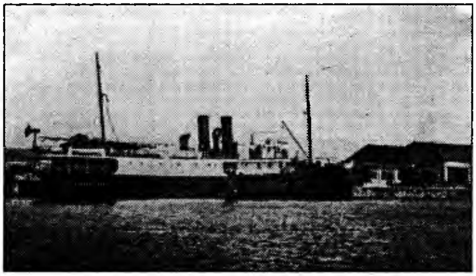
Параход „България“ – първият плавателен съд на Българското търговско параходно. дружество



Българският товаро-пътнически параход „Цар Фердинанд“ във Варненското пристанище преди отпътуване – 1937 г.

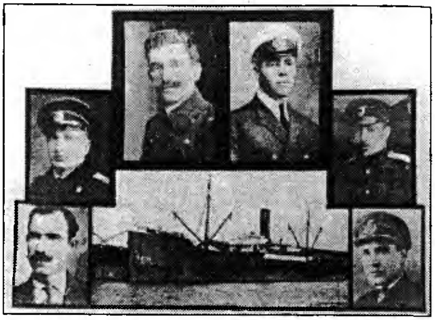


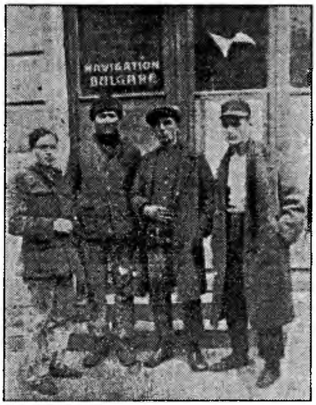
На палубата на кораба „Фердинанд“ от БТПД–Варна по време на плаване в бурно море – 30-те години на XX в.



Каботажният пътнически параход „Евдокия“ на БТПД в българско пристанище

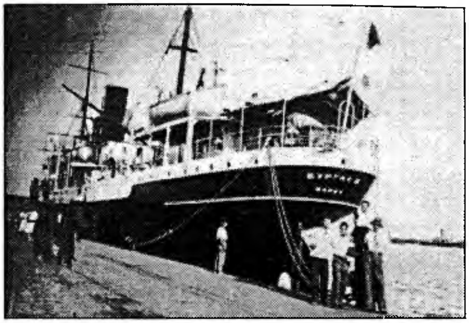
Композиция –
командният състав
на параход „Варна“,
загинал
при катастрофа
през 1929 г.





Четиримата оцелели моряци
от екипажа на параход „Варна“
след потъването на кораба
в Мраморно море –
пред агенцията на БТПД
в Цариград, 1929 г.

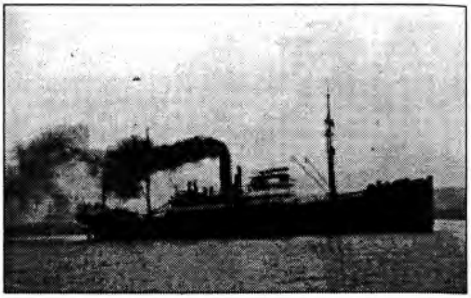
Част от екипажа
на палубата на
търговския кораб
„Мария Луиза“ –
около 1935 г.



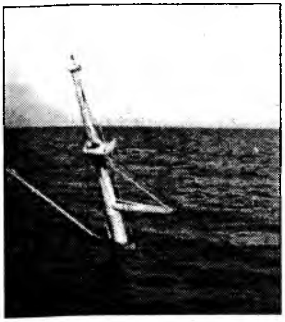
Българският търговски кораб „Бургас“, гледан откъм кърмата, във Варненското пристанище – март 1928 г.

Екипажът на българския търговски кораб „Бургас“, намиращ се на ремонт в Цариград – на църква, 1937 г.

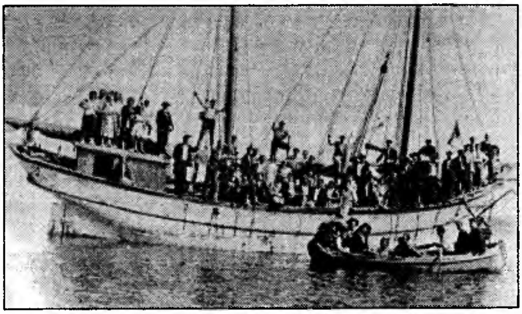
Командният състав на първия екипаж на новия кораб „Варна“ при приемането му в Рощок – 1937 г.



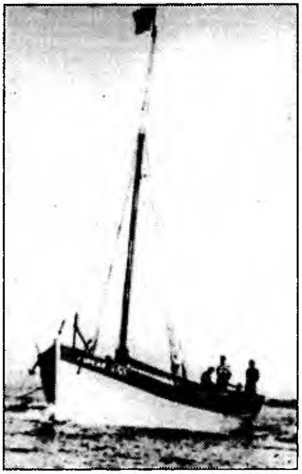
Последен рейс на параход „Родина“ – 1941 г.



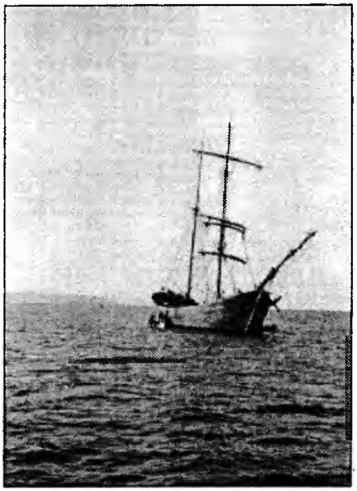
Мачтата на потъналия търговски кораб „Шипка“ – 1941 г.



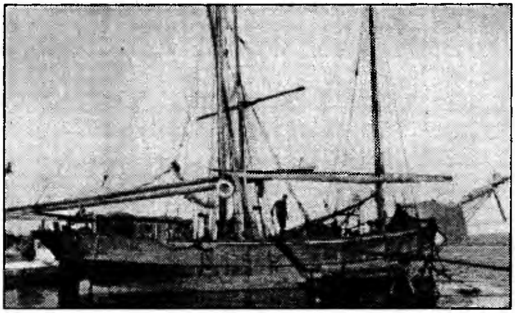
Моторна гемия „Орлик“, собственост на Крум Горчев



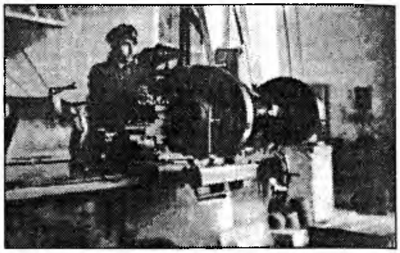
Гемията „Морски вълк“



Гемия по
време на рейс
по южното
Черноморие

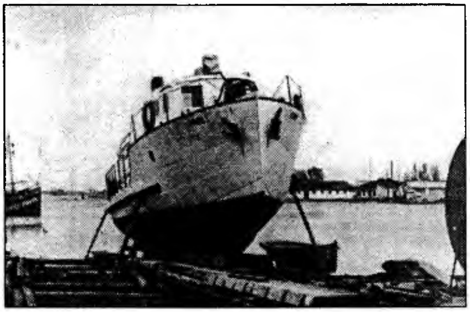


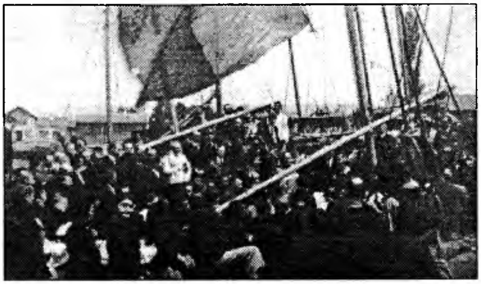
Първият струг в пристанищната работилница във Варна след разширението ѝ през 1931 г.



Строеж на мауна в Пристанищната работилница във Варна за Рибарското училище – 1925 г.

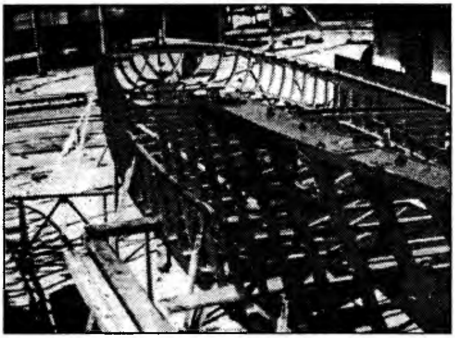
Моторен кораб „Галата“ преди спускане на вода

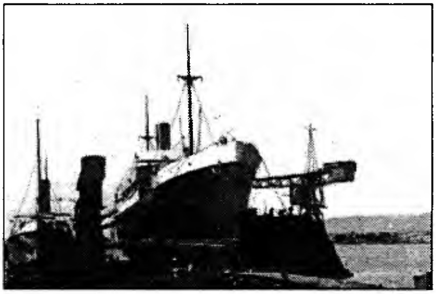




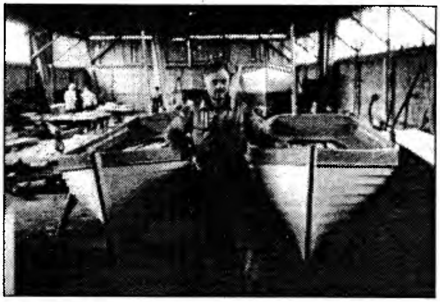
Освещаване
на новопостроен
кораб
в Пристанищна
работилница–
Варна

Моторен кораб
„Капитан първи
ранг Стойков“ –
хидрографски кораб
за дунавския флот
с китова
конструкция.
Варненска
корабостроителница,
1941 г.

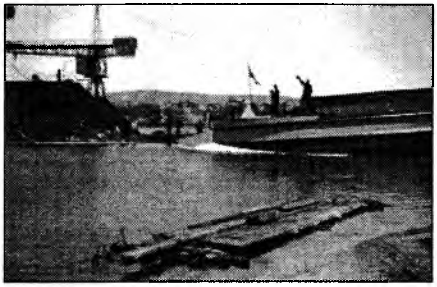




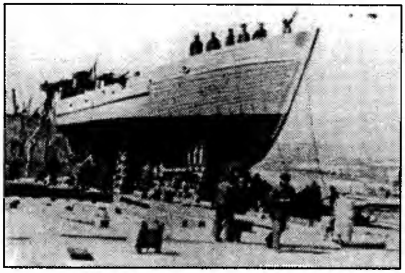
Български търговски
кораб, вдигнат на
плаващия док
„България“
във Варна – 1928 г.



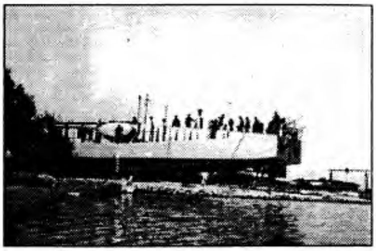
АД „Кораловаг“ – лодкарски отдел.



Строеж на несамоходен шалан в „Кораловаг“ – 1930–1931 г.

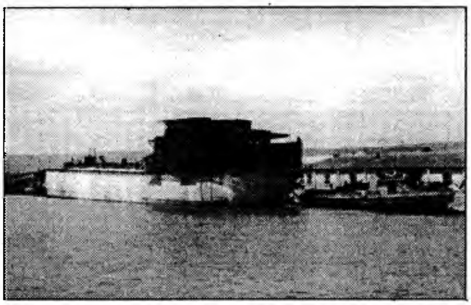


Строеж на 80-тонни преследвачи на подводници в „Кораловаг“–Варна, 1994 г.



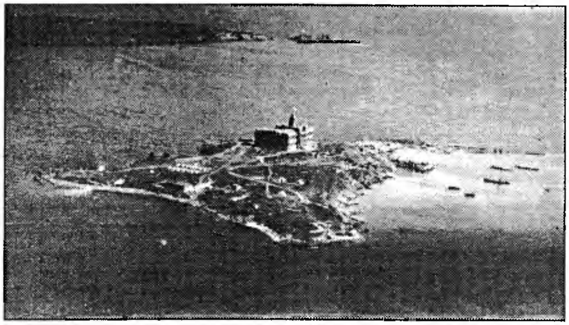
Голяма десантна баржа, извадена на брега – 1941–1944 г.

Железобетонен танкер на дострояване след спускането на вода в завод „Кораловаг“ – 1944 г.



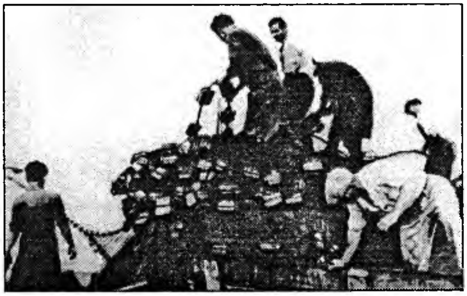
Строеж на гемия във Варна

Миночистачните
кораби „Вардар“,
„Струма“
и „Места“,
построени
в Корабната
и машинна
работилница
в Кавала



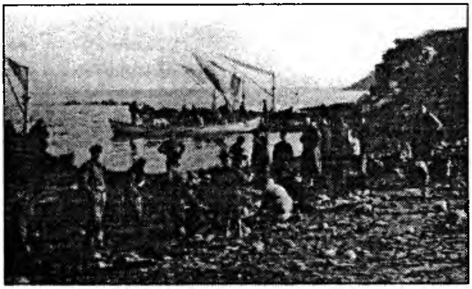
Рибарското училище в Созопол

Далянът „Акра“
в местността
Биволите
край Созопол –
1930 г.

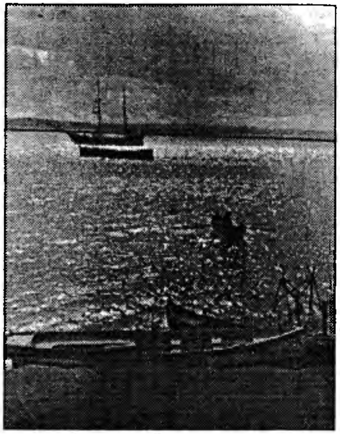


Рибари от кооперация „България“ прибират гър-гър, 1939 г.

Вадене на гриб в Созопол – 1930 г.



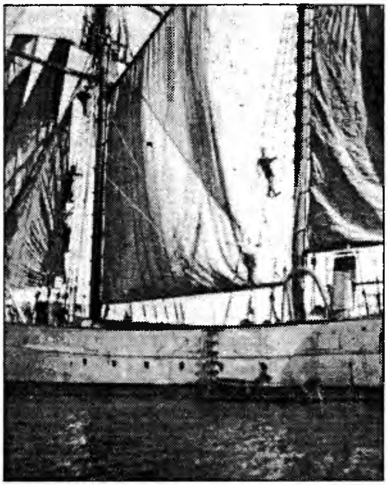
Подготовка за спускане на мрежи във Варненския залив



Далян в Бургаския залив

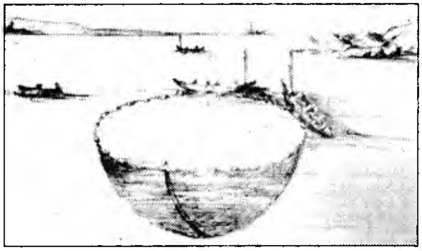
Изтегляне на
рибарска лодка

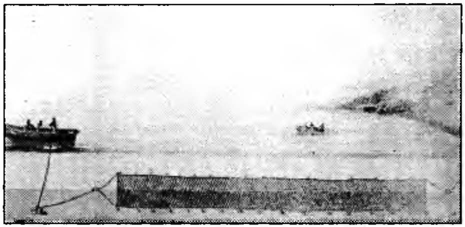
Ученици
от Рибарското
училище
в Созопол
сушат чирози



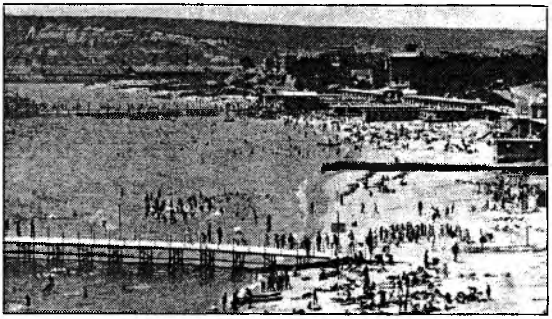
Учебният рибарски кораб „Перун“

Рисунка на рибарска мрежа тип „гър-гър“



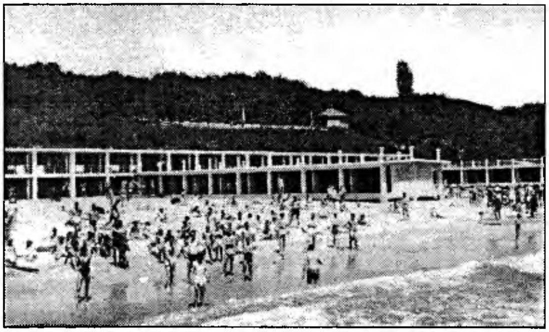


Рисунка на мрежи (сетки) за кефал



Централните морски бани във Варна

Женският плаж във Варна

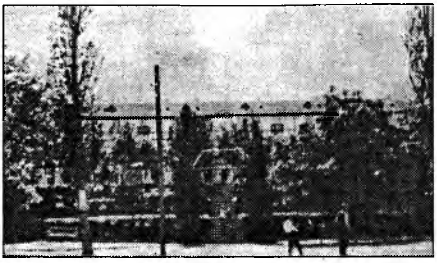


Мъжкият плаж във Варна

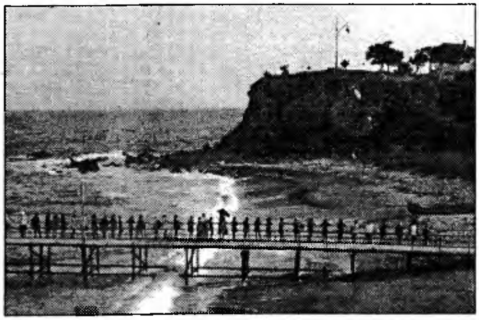
Жени по бански костюми на варненския плаж

Спомен от морските бани – 1926 г.

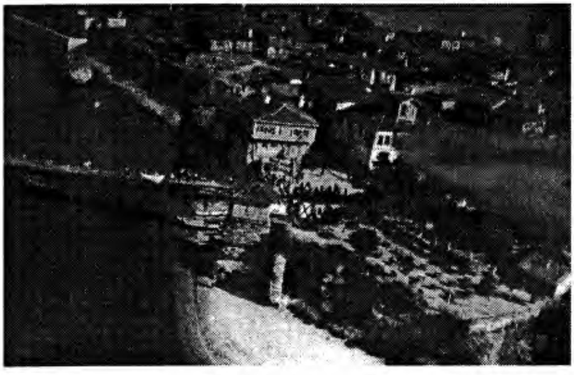
Спомен от манастира „Св.Константин“ край Варна



Курортът „Св.Константин“ между двете Световни войни

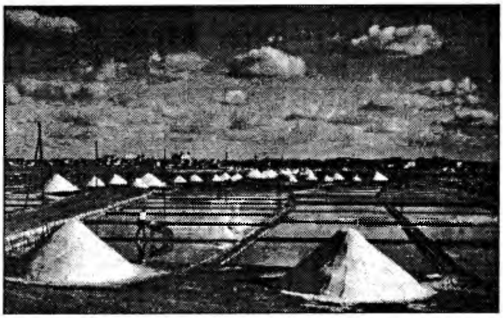


Разхождащи се летовници по моста на курорта „Свети Константин“ – 1929 г.

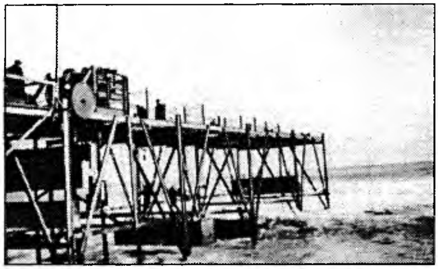


Несебър през 20-те години на XX в.

Созопол – едно привлекателно кътче за български туристи.



Добив на морска сол край Поморие



Вълномоторът на изобретателя Атанас Воденичаров, изработен през 1924 г.

МОРСКОТО СТОПАНСТВО
НА БЪЛГАРИЯ
1918–1944

н.с. д-р Тодор Парушев Тодоров

Коректор: *Зоряна Стоянова*
Оформление: *инж. Светозара Янчева*

Формат: *32/84/108, 16,5 п.коли*
Печат: *„Варна Принт“*
ISBN *954-15-0100-1*

Книгоиздателство „Зограф“
9000 Варна
бул. „Княз Борис I“ № 59
тел./факс 052/600 391
e-mail: zograph@ssi.bg